KLM

Tijdschrift voor de frequente KLM-passagier Jaargang 8, nr 5

FLYING DUTCHMAN

Oktober/november 1989



Maleisië harmonie in veelvoud

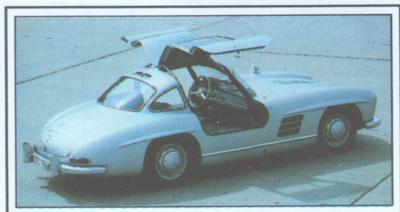
De Wereld van KLM in 24 uur

HET METEN VAN GELUK



De nieuwe signatuur van Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz streeft altijd naar uiterst geslaagde vormgeving in combinatie met innovatieve en hoogwaardige techniek.



IN DE VIJFTIGER JAREN GOLD DE 300 SL ALS EEN MIJLPAAL IN DE GESCHIEDENIS VAN HET AUTOMOBIELDESIGN. DE NIEUWE MERCEDES SL IS NU WEDEROM OP WEG EEN KLASSIEKER TE WORDEN.

De klassieke, 'gevleugelde' 300 SL uit 1954 heeft dit reeds bewezen. Opnieuw is er nu een mijlpaal bereikt in de geschiedenis van het automobieldesign: de nieuwe SL-serie van Mercedes-Benz.

Bij de SL is de veiligheid van de inzittenden optimaal gewaarborgd dankzij een even ingenieuze als doeltreffende voorziening: de automatische rolbeugel. Als de auto dreigt om te slaan klapt de rolbeugel in een fractie van een seconde uit.

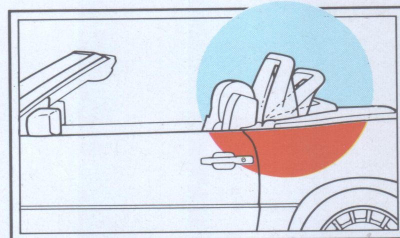
Tevens heeft de SL standaard ABS en een airbag voor de bestuurder. De volledig nieuw ontworpen stoelen zijn voorzien van een geïntegreerde driepunts-veiligheidsgordel met een automatische gordelhoogteverstelling. Dit is zowel veiliger als comfortabeler voor de inzittenden.

De SL is uitgerust met een volautomatische Soft-Top. Wanneer het tijdens de rit gaat regenen, dan stopt u even en sluit u met 'n druk op de knop binnen 30 seconden het dak.

De nieuwe SL is een zeer compleet uitgeruste auto. Bovendien zijn er een aantal extra's leverbaar welke staaltjes van superieure techniek zijn. Het nieuwe actieve dempingssysteem (ADS) bijvoorbeeld.

Afhankelijk van de snelheid, het soort wegdek en de belading bepaalt dit systeem automatisch de schokdemperregeling. De niveauregeling zorgt ervoor dat de SL altijd op de juiste hoogte blijft.

De innovatieve en hoogwaardige techniek biedt de inzittenden een superieur rijcomfort.



BIJ DE SL IS DE VEILIGHEID VAN DE INZITTENDEN OPTIMAAL GEWAARBORGD DANKZIJ EEN EVEN INGENIEUZE ALS DOELTREFFENDE VOORZIENING: DE AUTOMATISCHE ROLBEUGEL. ALS DE AUTO DREIGT OM TE SLAAN KLAPT DE ROLBEUGEL IN EEN FRACTIE VAN EEN SECONDE UIT.

De nieuwe Mercedes SL. De SL uit 1954 had geen waardiger opvolger kunnen krijgen.



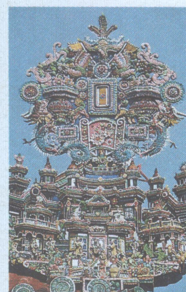
MERCEDES-BENZ 300/500 SL

Naast auto vooral autoriteit.

MERCEDES-BENZ NEDERLAND B.V., REACTORWEG 25, 3542 AD UTRECHT. TELEFOON: 030 - 45 19 11.

KLM

Flying Dutchman tweemaandelijks tijdschrift voor de frequente KLM-passagier
Uitgave KLM Nederland Postbus 7700 1117 ZL Schiphol
Concept en realisatie VNU Media Partners Postbus 2215 1180 EE Amstelveen
Hoofdredacteur Joop Swart
Art director Henk Maas
Eindredactie Greet de Haas
Vormgeving Dirk Kerkhoven
Aan dit nummer werkten mee Gijs van de Bruinhorst, Dirk Buwalda, Martin Clerc, Rineke Dijkstra, Gieb van Enckevort, C. Barton van Flymen, Gregor Frenkel Frank, Paul Huf, Paul Insel, Arjo Klamer, Henriette Klautz, KLM Luchtfotografie, Michel Krzyzanowski, Sylvia Mercks, Emile Meijer, Aad van der Mijn, Boudewijn Neuteboom, Bert Nienhuis, Bart Nieuwenhuijs, Aernout Overbeeke, Eddy Posthuma de Boer, Dick Schaap, Muk Swart, Ruud Taal (Capital Press), Leo van Velzen, Cees van der Wel, Michiel Wijnbergh, Rien Zilvold.
Advertentie-exploitatie VNU Media Partners Postbus 2215 1180 EE Amstelveen Hoofd Adv. verkoop Henk Kamstra Advertentieverkoop Paul Laurey 020-5455438



Omslagfoto Bart Nieuwenhuijs

Tijdschrift voor de frequente KLM-passagier *Jaargang 8, nr 5*

FLYING DUTCHMAN

Introductie

KLM 70 JAAR!

KLM viert haar zeventigste verjaardag. Een mijlpaal om trots op te zijn. Een periode waarin veel is bereikt. En die ons alle reden geeft de toekomst vol vertrouwen tegemoet te zien.
De periode van de grote vakantie ligt weer achter ons. Voor u een ontspannende tijd en voor ons een van grote inspanning, die wij bijzonder graag hebben geleverd. De bezettingsgraad was hoger dan ooit! Hartelijk dank.
In dit nummer een terugblik op de sportieve activiteiten van deze zomer, te weten het zeer succesvolle Flying Dutchman Golftoernooi en natuurlijk het spectaculaire Nederlandse Open Golfkampioenschap, beter bekend als het KLM OPEN. Bedankt voor uw komst en de door u getoonde belangstelling.
De afdeling Luchtfotografie van KLM-Nederland wordt in deze FD aan u voorgesteld. Opvallend beeldmateriaal illustreert hun activiteiten. In onze serie stadsportretten vragen wij ditmaal uw aandacht voor Madrid. En de grote reisreportage voert u naar een exotische bestemming: Maleisië.
Wij hopen dat u na uw welverdiende vakantie met hernieuwde kracht de komende winter tegemoet kunt gaan. Graag tot ziens bij ons aan boord!



T.H. Woltman, Directeur KLM Nederland

Inhoud

Journaal Trefpunt tussen u en KLM voor nieuws en actualiteiten, dialoog en commentaar — 4

De Vliegende Hollander Onder de rook van Lelystad groeit uit Deens eike- en grenehout een getrouwe kopie van het 17e eeuwse VOC-retourschip 'Batavia' — 11

Gestoeld op kwaliteit Een van de grootsten onder de vliegtuigstoelmakers is het Engelse FLEET. Cees van der Wel in gesprek met algemeen directeur John Tcheng — 23

Maleisië is met zijn onmetelijke rijkdommen aan natuurprodukten en grondstoffen altijd een mensenmagneet geweest. Muk Swart en fotograaf Bart Nieuwenhuijs nemen u mee naar een land met een boeiend verleden en een veelbelovende toekomst — 28

Flying Business Het zesde en laatste artikel in de serie 'Amerika versus Europa' - Gregor Frenkel Frank interviewt Rients van der Ploeg - Spel met het half miljoen - FD Check-up: Terug uit de tropen - Flying Books — 43

De Wereld van KLM in 24 uur Zeventig Nederlandse persfotografen hebben gedurende één etmaal de wereld van KLM in beeld gebracht. FD geeft u hierbij een voorproefje van het unieke, uit hun foto's samengestelde jubileumboek — 51

Wij van boven 'De lucht in en maak foto's!', moet Albert Plesman omstreeks 1921 hebben geroepen. Een gesprek met Ben Beltman, hoofd van KLM Luchtfotografie — 63

Het eigenzinnige kind van moeder Tate Kunsthistoricus Emile Meijer en fotograaf Eddy Posthuma de Boer maken een culturele verkenningstocht langs de meest interessante van Europa's nieuwe musea. Als derde in deze serie de Clore Gallery — 69

Madrid voor u verkend Spanje's hoofdstad is hard op weg als cultuurcentrum haar frivole zuster Barcelona naar de kroon te steken — 81

Flying Holiday Exclusieve reisaanbieding voor FD-lezers: een zevendaags verblijf in Orlando, Florida, met excursies naar onder meer Walt Disney World en Epcot Center — 90

JOURNAAL

Het vaste ontmoetingspunt tussen u en KLM voor dialoog, commentaar, nieuws en actualiteiten. U kunt er uw reiservaringen in kwijt, tips waarmee andere zakenreizigers hun voordeel kunnen doen, uw commentaar en vragen. Inzendingen naar: Redaktie Flying Dutchman, afd. SPL/MX, postbus 7700, 1117 ZL Schiphol. Gepubliceerde brieven worden met een attentie beloond.

KLM tv commercial wederom in de prijzen

Tijdens het International Industrial Film & Video Festival dat deze zomer te Chicago werd gehouden, is de voor KLM Nederland door Henk van Mierlo Kreatieve Kommunikatie bv vervaardigde mini-bedrijfsdocumentaire wederom onderscheiden. Voor dit festival werden meer dan 1400 produkties uit 28 verschillende landen ingezonden. De jury die bestond uit 300 vakmensen op audio-visueel gebied wees de KLM commercial als winnaar aan.

Uit handen van de ceremoniemeester van het festival, de heer John Lord, mocht Simone Wickenhagen, hoofd Passage Marketing van KLM-Nederland, de Silver Screen Award in ontvangst nemen.



De tv commercial werd eerder dit jaar in Nederland onderscheiden met de 'Gouden Kubus'.

Visumplicht Verenigde Staten afgeschaft

Eind juli van dit jaar is de visumplicht voor de Verenigde Staten afgeschaft voor (vrijwel) iedereen met een Nederlands paspoort. Men komt in aanmerking om te reizen *zonder* visum indien men:

- Nederlands staatsburger is met een geldig Nederlands paspoort

Vervolg op pagina 6

Flying Dutchman Golftoernooi 1989

'Wij zien KLM en de golfsport als een hechte combinatie', zegt KLM's *Simone Wickenhagen* in het speciale nummer van *De Golfcourant,* uitgegeven ter gelegenheid van het inmiddels negende *KLM Open.* Mevrouw Wickenhagen is als hoofd Passage Marketing binnen KLM-Nederland verantwoordelijk voor dit spectaculaire sportevement.

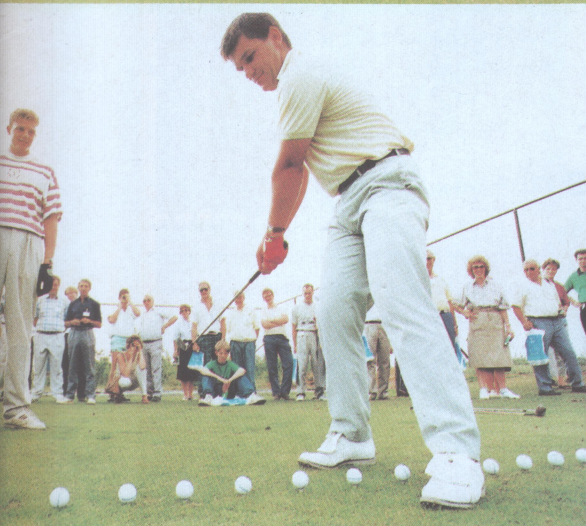
De golf-enthousiasten onder het Flying Dutchman-publiek hebben haar gelijk ondubbelzinnig bewezen. Meer dan 1700 FD-deelnemers schreven in voor het FD-Golftoernooi 1989! In totaal konden 213 golfers meedoen. Met hun introducé(e)'s meegerekend had KLM ruim 400 personen te gast op de golfbaan 'Het Rijk van Nijmegen', waarop 8 juli het evenement bij prachtig weer werd gehouden. Er werd gespeeld in vier categorieën met voor de winnaars aantrekkelijke prijzen. De heer *H.C.M. Balemans* ontving als winnaar de zilveren Flying Dutchman wisseltrofee. Onder alle deelnemers aan het toernooi werd een tweepersoons KLM-ticket Amsterdam-Orlando vv verloot plus een door Label Tours aangeboden zesdaags verblijf in een clubsuite op het Grand Cypres resort. De heer *H.E. Urlus* was de gelukkige winnaar.

Voor de drie best geplaatsten in de A-categorie (handicap tot 24 over 18 holes), respectievelijk de heren *H.C.M. Balemans, K.G. Oey* en *M.R.V. Witsenburg,* lag de uitnodiging klaar om op 26 juli daags voor het KLM Open als Flying Dutchman team samen met professional *Philip Walton* uit Ierland aan te treden in het *Burginvest Pro-Am* toernooi.

Temidden van 35 profs en 105 amateurs speelden de drie FD-winnaars een enthousiaste en uitstekende partij. Het FD-team bereikte een teamscore van -7 en daarmee een eervolle gedeelde 13e tot en met 16e plaats.

KLM onderzoekt de mogelijkheden om het Flying Dutchman golftoernooi volgend











Geheel links: Een stralende zon en een maximum aantal deelnemers maakten het Flying Dutchman Golftoernooi '89 tot een echt zomerfeest. Linksboven: De winnaars van het FD-toernooi als succesvol FD-team in het Burginvest Pro-Am toernooi. V.l.n.r.: de heren H.C.M. Balemans, de Ierse professional Philip Walton, M.R.V. Witsenburg en K.G. Oey. Linksmidden: KLM's Paul Mees, Produktmanager Zakenmarkt, overhandigt de zilveren wisseltrofee aan de 'absolute' winnaar van het FD-Golftoernooi, de heer H.C.M. Balemans. Linksonder: De heer H.E. Urlus won de 'Orlando-prijs'. Foto's: Ruud Taal/Capital Press.

jaar nog groter op te zetten. Mogelijk wordt een aantal regionale dagen georganiseerd, waarna een landelijke finaledag zal volgen. KLM heeft de slag te pakken!

Uitslag fotowedstrijd

Tijdens het FD Golftoernooi was er voor de supporters een fotowedstrijd georganiseerd. Ruim tweeduizend foto's was het resultaat. Men had al zijn creativiteit gebruikt om een bijzondere foto te maken. Uiteindelijk heeft de jury besloten een actie-opname tot de beste foto uit de roepen.



Deze foto, hierboven afgedrukt, werd gemaakt door mevrouw *Kroesemeyer* uit Den Haag, die daarmee twee tickets Amsterdam-Londen vv heeft gewonnen.

Verrassende KLM Open

Schitterend zomerweer begunstigde het KLM Open, dat van donderdag 27 juli tot en met zondag 30 juli op de Kennemer Golf en Country Club te Zandvoort werd gespeeld. Althans tot aan de finale-dag: toen zwiepten storm en regen over de 18 holes van 'De Kennemer', de oudste en grootste zeebaan van Nederland. Het werd een spannende en dramatische finale tussen de Spanjaard José-Maria Olazabal, de Ier Rowan Rafferty en de Brit Roger Chapman. Na drie play-off's viel eindelijk de beslissing: de 23-jarige Olazabal, 'Olly' voor zijn vrienden, achtste op de wereldranglijst, sleepte de overwinning in de wacht. Uit handen van ZKH prins Bernhard mocht hij de zilveren wisselbeker en een geldprijs van ruim 150.000 gulden in ontvangst nemen. *(Foto: Hans Koreman).*





'KLM-Open' uit de lucht. Inzet: Winnaar Olazabal.

JOURNAAL

- reist voor vakantie of zaken
- verblijft in de VS voor maximaal 90 dagen.

Er zijn ook omstandigheden waarbij men *wel* een visum nodig heeft. Uw reisbureau en/of reisagent kan u hierover nader informeren.

Nieuwe Hotel Shuttle

Met ingang van deze zomer heeft KLM nog een hotellijn geïntroduceerd tussen Schiphol en Amsterdam. Er zijn nu twee lijnen: Yellow Line en Orange Line.

De nieuwste *Orange Line* vertrekt vanaf de aankomsthal op Schiphol tussen 06.00 en 24.00 uur, elk half uur en doet de volgende hotels aan:
- Pulitzer Hotel
- Grand Hotel Krasnapolsky
- Amsterdam Sonesta Hotel
- Holiday Inn Crowne Plaza
- Victoria Hotel
- Golden Tulip Barbizon Palace

Na het Barbizon Palace gaat de bus direct terug naar Schiphol.

De reeds bestaande *Yellow Line* vertrekt elk uur om kwart over en kwart voor het heel en doet de volgende hotels aan:
- Ibis Hotel Schiphol
- Amsterdam Hilton
- Golden Tulip Barbizon Centre
- Park Hotel
- Apollo Hotel

Na het Apollo Hotel gaat de bus via het Hilton en Ibis terug gaat de bus via het Hilton en Ibis terug naar Schiphol. De twee luxe buslijnen bieden de Schiphol-passagiers een efficiënte en comfortabele verbinding tussen de luchthaven en Amsterdam. De prijs bedraagt voor een enkele reis f 15,-. Kaarten zijn verkrijgbaar in de aankomsthal bij de balie van KLM Wegvervoer.

Valet parking Schiphol-Centrum

In samenwerking met de Luchthaven Schiphol presenteert ECP een snelle en comfortabele manier van parkeren: Valet Parking. Valet Parking-borden verwijzen naar het ECP-kantoor/BP benzinestation. Vanaf hier vergezelt een ECP-medewerker u naar



de vertrekhal, waarbij u over de vrije taxi/busbaan rijdt. De ECP-medewerker neemt de auto over en parkeert deze in de tegen diefstal en inbraak beveiligde ECP-garage. Bij terugkeer op Schiphol meldt u zich via het Business Information-paneel (nr. 12) in de aankomsthal. Binnen een paar minuten staat uw wagen gereed op het ECP-afhaalpunt (uitgang aankomsthal bij de kiosk).

U betaalt voor deze parkeerfaciliteit f 36,- (incl. BTW) voor 24 uur. Het tarief voor ieder volgend uur bedraagt f 3,- (tot maximaal de dagprijs).

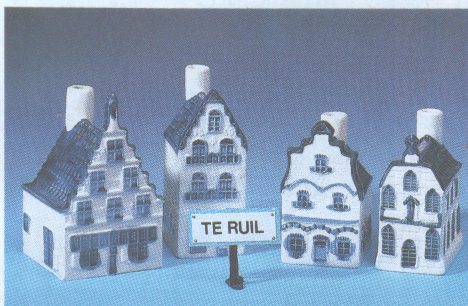
Openingstijden: dagelijks van 06.00 tot 24.00 uur. Bij eventuele vertragingen na sluitingstijd staat ECP uiteraard ook voor u klaar.

Meer informatie: telefoon 020-484 215.

TRS Parking Center

Naast dit bedrijf heeft ook Rottink Zakenreizen tesamen met VIP Service onder de naam TRS Parking Center nieuwe valet parking faciliteiten op Schiphol ontwikkeld. TRS Parking Center, in april 1989 gestart, staat de reiziger 24 uur per dag ter beschikking. De huidige afhandelingscapaciteit bedraagt ca. 150 auto's per dag. De totale overdekte parkeercapaciteit is momenteel 750 auto's per dag.

Via uw reisbureau, die daartoe contact opneemt met TRS Parking Center (tel. 06 - 8 21 21 53) wordt de parkeerplaats bij het boeken van uw vlucht gereserveerd. Voor het inchecken van uw vlucht wordt uw auto bij Holland Handling in de vertrekhal van Schiphol, van u overgenomen door VIP Service bv (afhandelingstijd ca. 2-4 minuten). Het zorgvuldig geselecteerde geuniformeerde personeel van VIP Service brengt uw auto dan naar de eigen parkeergarage. Bij terugkomst, in- »



Royal Class ruilhuisjes

In dit vaste rubriekje publiceren we naam, telefoonnummer en 'huisjesnummer' van lezers die de beroemde Delftsblauwe huisjes dubbel hebben of tekortkomen. ⊞ betekent 'beschikbaar' ⊟ wil zeggen 'op zoek naar'

N. Bosch, tel. 070-859747 ⊞ 3t/m7/14/16/17/20/21/25/26/29/34/37/38/40/44/45/50 ⊟ 41/42/46/47/48/49

N.J. Sluis, tel. 01803-16949 ⊞ 3/12(2x)/13/31/34/40/44 ⊟ 47/52

D. Zwaneveld, tel. 01726-12812 ⊞ 1 t/m 10/12/13/15 t/m 19/23/25/26/31/32/34/36/40/40 ⊟ 29/35/37/39/42/44t/m54

K. Borstlap, tel. 014 656473 (België) ⊞ 5/6/9/10/21/33/34/37/38/40/44/45/49 ⊟ 48



Uw VIP hostess neemt in de vertrekhal de autosleutels in ontvangst (foto: M. Thiescheffer).

INTERNATIONAL AIRLINE PASSENGERS ASSOCIATION

GRATIS 2 MAANDEN TEST

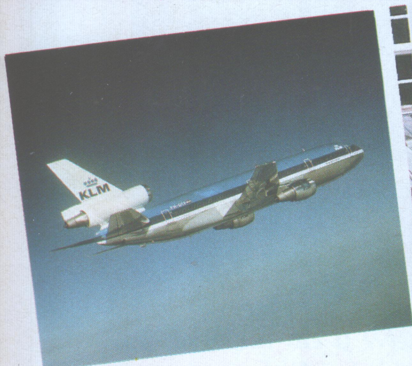


REIS MET DE IAPA KAART EN BESPAAR TOT 40% OP UW KOSTEN VAN HOTELS EN AUTOHUUR

Reizen met de IAPA kaart is zakelijk gezien voordelig. Méér dan 100.000 aktieve zakenmensen uit 170 landen profiteren tijdens hun reizen elke dag van talloze prijs-, korting- en service-voordelen. Omdat zij lid zijn van IAPA, de grootste en meest invloedrijke vereniging van zakenreizigers. IAPA zorgt dat het hen aan niets ontbreekt. Als u lid wordt van IAPA, zorgt IAPA ook voor u!

DOE HET NU...

Neem geheel gratis de proef op de som en test alle voordelen van IAPA gedurende 2 maanden kosteloos. Stuur de bon vandaag nog in. Het verplicht u tot niets.









DIT KAN IAPA VOOR U DOEN...

1. Tot 40% korting bij 4.000 eersteklas hotels over de hele wereld.
2. Tot 20% korting bij gerenommeerde autoverhuurbedrijven.
3. Gratis verzekering tegen ongevallen op reis tot ƒ 200.000,-.
4. Gespecialiseerde reisverzekeringen tegen aantrekkelijke premies.
5. Uniek bagage-opsporingssysteem.
6. Toegang tot VIP-lounges op vliegvelden tegen voordelige prijzen.
7. Speciale voorrechten in over de hele wereld gevestigde business centres.
8. Creditcards, sleutels en tickets beveiligd bij verlies of diefstal.
9. Voordelige lijnvluchten vanuit Nederland via IAPA Travel Services.
10. Gratis aktuele reisinformatie via IAPA nieuwsbrief en ledentijdschrift.
11. IFAPA: een krachtige stem voor de belangen van de veelvliegende zakenman.
12. Overal tot uw dienst: acht internationale IAPA service centres.

IAPA INTERNATIONAL AIRLINE PASSENGERS ASSOCIATION

Westblaak 92 - 3012 KM Rotterdam - Tel. 010 - 4333 777

RDS 3107



IAPA
ANTWOORDNUMMER 5178
3000 VB ROTTERDAM

■ Ja, stuur mij omgaand vrijblijvend alle informatie over de gratis-2-maanden-test van de voordelen van IAPA

NAAM ....

BEDRIJF ....

STRAAT ....

POSTCODE ....

PLAATS ....

TELEFOON ....

AANTAL ZAKENVLUCHTEN PER JAAR ....

JOURNAAL

dien u met de geplande vlucht terugkomt, meldt u zich bij de balie van de ANWB-Alarmcentrale in de aankomsthal van Schiphol. Het personeel van VIP Service overhandigt u daar uw autosleutels. De auto staat bij de uitgang van de aankomsthal voor u klaar.

Ingeval u niet met de geplande vlucht terugkomt, doch eerder of geen terugreisdatum bij de reservering heeft opgegeven kunt u VIP Service (tel. 06 022 85 85) direct na aankomst, voor de douane, bellen, zodat VIP Service in staat is, om uw auto gereed te zetten gedurende de tijd dat u de grensformaliteiten vervult, uw eventuele bagage in ontvangst neemt en naar de ANWB balie gaat. De prijs bedraagt f 36,- per dag incl. BTW.

Voor meer informatie of reservering kunt u contact opnemen met TRS Parking Center (tel. 06 - 8 21 21 53).



Nieuwe bestemming in het KLM netwerk: St. Maarten

Met ingang van de nieuwe winterdienstregeling gaat KLM per 3 november een wekelijkse vlucht uitvoeren op het Caribische eiland St. Maarten. De vlucht zal worden uitgevoerd met een DC-10 in Business en Tourist Class configuratie.

De KL787 vertrekt op vrijdag om 12.00 uur met bestemming St. Maarten. Aankomst op het prachtige eiland om 16.00 uur. De retourvlucht met de KL787 vindt plaats op dezelfde dag om 17.20 uur. Na een stop op Curaçao arriveert de vlucht op zaterdag om 10.25 uur op Schiphol.

Meer vluchten naar Orlando en Tokio

Met ingang van de Winterdienst op 29 oktober a.s. gaat KLM een derde dienst uitvoeren op *Orlando,* de wereld van Walt Disney. De vlucht zal worden uitgevoerd op een vrijdag; vertrek vanaf Amsterdam om 13.35 uur met een aankomst op Orlando van 17.35 uur. Retourvlucht naar Amsterdam vertrekt op vrijdag om 19.35 uur. Aankomst op Schiphol om 10.00 uur de volgende dag.



Disneyland, Orlando (Florida), VS

Op *Tokio* wordt een 5e dienst geïntroduceerd vanaf 3 december a.s. De vlucht zal vertrekken op een donderdag om 13.10 uur, aankomst Narita Airport om 11.45 uur de volgende dag. De terugvlucht vertrekt op vrijdag 13.55 uur, aankomst op Schiphol om 21.25 uur. Zowel op de heen- als terugreis wordt een stop gemaakt in Moskou.

"De invoering van kwaliteitszorg kan leiden tot een besparing van 20 tot 25%"

"Het gevaar van kleine fouten is dat ze niet klein blijven." Confucius schreef 't zo'n 2500 jaar geleden en talloze managers zullen 't zich dagelijks realiseren. Kwaliteitszorg staat op het ogenblik in het middelpunt van de belangstelling. De resultaten van bedrijven die kwaliteitszorg tot een speerpunt in hun beleid gemaakt hebben, zijn vaak verbluffend. Waar 't om gaat: aanzienlijke verlaging van de kosten en beter gemotiveerd personeel.



De heer Chr. J. M. van Grinsven, NEHEM

Eén van de experts op 't gebied van kwaliteitszorg, de heer Van Grinsven van de NEHEM, komt met de feiten: "80% van de fouten die in een bedrijf gemaakt worden, zijn door een ander organisatiesysteem te voorkomen. Slechts 20% zijn de zogenaamde menselijke fouten en zelfs die zijn voor een groot gedeelte op te vangen als de mensen maar beter gemotiveerd zijn. Als je dat in geld of omzet uit wilt drukken, en nu blijf ik aan de bescheiden kant, gooien bedrijven 6 tot 8% van hun omzet in het water, een percentage dat gelijk is aan een gemiddelde winstmarge, om maar eens iets te noemen.

En als je 't dan over de bv Nederland hebt, dan spreek je wel over 20 miljard gulden, zo'n 5% van ons Bruto Nationaal Produkt. Die zouden we dus met z'n allen kunnen besparen. Er zijn bedrijven bekend waar de invoering van kwaliteitszorg zelfs heeft geleid tot een besparing van 20 tot 25%."

Effectieve kwaliteitszorg is een zaak van iedereen binnen de onderneming. In feite is iedere afdeling binnen een onderneming een klant van de volgende. Het is geen louter technische aangelegenheid, maar zeker ook een organisatorische zaak. Zeg maar een managementfilosofie. Of anders gezegd: een mentaliteit.

De heer Van Grinsven: "'t Belangrijkste is dat een organisatie zo wordt opgezet dat iedereen er plezierig kan werken en zich er thuisvoelt."

Met andere woorden: medeverantwoordelijkheid, open communicatie en royale inspraakmogelijkheden scheppen de voorwaarden voor een goed kwaliteitszorgbeleid.

De meeste ondernemers hebben weleens een poging ondernomen om tot kwaliteitsverbetering in hun bedrijf te komen, maar 't punt is dat het begrip kwaliteit niet altijd objectief te meten valt. Met elkaar spreken over kwaliteit kan daarom gemakkelijk tot verwarring leiden: als je kwaliteit of non-kwaliteit kunt laten zien, worden de bedoelingen duidelijk. Daarvoor zijn managementtools nodig, zoals bijvoorbeeld direkt-klaar fotografie.

Polaroid Corporation merkte halverwege de jaren tachtig dat direkt-klaar foto's vaak in de praktijk gebruikt worden om (non-) kwaliteit zichtbaar en daardoor ook bespreekbaar te maken. Een uitgebreide inventarisatie leerde dat in veel gevallen direkt-klaar fotografie zelfs al een onderdeel van kwaliteitsbeleid is geworden.

Zoals bij de heer E. van Helvoirt, Packaging Design Manager van Philips Medical Systems Nederland B.V.

Hier worden medische installaties, zoals röntgenapparatuur, geassembleerd, afgeregeld en uiteindelijk verpakt.

De heer Van Helvoirt: "Zo'n medische installatie heeft 't formaat van een vrachtwagenvulling. Dat gaat om een kapitaal van miljoenen."

Waar in sommige bedrijven nog getwijfeld wordt aan het belang van kwaliteitszorg, spreekt 't hier voor zich.

De heer Van Helvoirt: "Deze apparatuur heeft een bepaalde fragiliteitswaarde en kwetsbaarheid."

Als voor een eindprodukt een verpakkingsontwerp wordt gemaakt en 't voldoet aan allerlei eisen, dan moet 't de testfase in. Als de protoverpakking vervolgens de test doorstaat, kan de verpakking in produktie worden genomen. Van belang is dan wel dat de apparatuur op precies dezelfde manier wordt ingepakt als ooit in de testfase is gedaan.

Dezelfde bouten moeten op dezelfde plaats in het precies op maat gezaagde verpakkingshout of metaal geschroefd worden.

Een beeldverhaal met Polaroid direkt-klaar foto's

De heer Van Helvoirt: "Vroeger kreeg een pakker een aantal A4-tjes. Die waren helemaal volgeschreven met inpakinstructies. Zo van: neem balk nr. zoveel en zet die vast met M8 x 100 bouten en dat ging zo dan vijf velletjes door. Voor de inpakkers is dat niet alleen saai, maar ook lastig te volgen. Dus gingen zij op hun eigen manier aan de gang. Tot ze vastliepen en dan moest de verpakkingsontwerper er weer bijkomen voor een noodoplossing. Je bent dan op een zeer slechte manier bezig. Over kwaliteitszorg hoef je 't al helemaal niet meer te hebben.

De aanpak is tegenwoordig heel anders. Voor 't probleem van die ellenlange handleidingen hebben we een heel praktische oplossing gevonden:

Een beeldverhaal met Polaroid direkt-klaar foto's.

Voor 't laten ontwikkelen van gewone foto's hebben we geen tijd. Bovendien moet iedere foto direct controleerbaar zijn; als een Polaroid foto niet goed is genomen, maak je er nog een. Als er op een fotorolletje achteraf een foto mislukt blijkt te zijn, zeg maar halverwege 't verpakkingsproces, nou dan kan je de verpakking gaan slopen om die foto opnieuw te maken."

Dat de beeldverhalen hun werk goed doen, blijkt wel uit de resultaten.

"Het gebruik van Polaroid foto's leidt bij ons tot besparingen van 40 tot 50%"

De heer Van Helvoirt: "Het klinkt onvoorstelbaar, maar waar ik vroeger zeg maar 8 mensen voor nodig had, kan ik 't nu af met 4. Het reduceert 40 tot 50%.

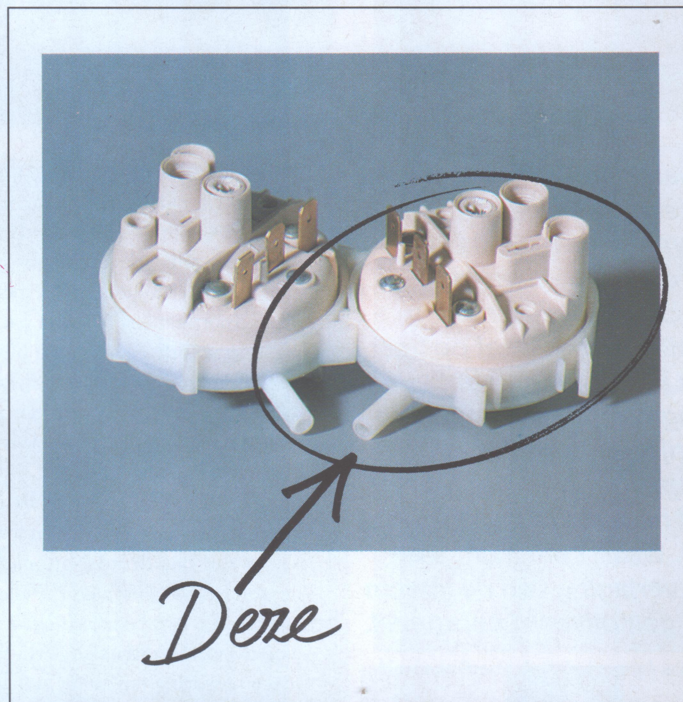
En bovendien kan ik die Polaroid foto's ook verder nog gebruiken, voor de toeleveranciers bijvoorbeeld. Die zitten vaak in het buitenland en met zo'n Polaroid foto maak je in één keer duidelijk hoe wij produkten volgens onze instructies toegeleverd willen hebben. Vroeger moest ik drie dagen naar het buitenland. Tegenwoordig ben ik in één dag klaar.

Ook bij reparatie en goederen-ingangscontrole, gebruiken we ze. Je hebt het zelf gezien: dat apparaat uit Amerika (dat testmodel) past dus niet. En voor je zoiets hebt uitgelegd. Nu, hup een Polaroid foto, op de fax en klaar."

En zo is de cirkel rond. Waar de heer Van Grinsven op hamerde, het op iedere plaats in de onderneming tot op 't kleinste detail doordrongen zijn van een kwaliteitsbesef, is hier in de praktijk gebracht. Door middel van heldere organisatie, het delen van verantwoordelijkheid en een simpel hulpmiddel als de Polaroid camera.

De heer Van Helvoirt bespaart 40 tot 50%, hij noemt 't zelf een voorzichtige schatting.

Wie weet wat kwaliteitszorg voor uw bedrijf kan betekenen en hoe een Polaroid camera u daarbij al van nut kan zijn.



Zeker weten dat de communicatie juist verloopt.

Een Polaroid camera heeft 't voordeel dat u niet eerst een heel rolletje hoeft vol te schieten en dat het resultaat direct zichtbaar is. Bovendien kunnen van Polaroid foto's goede extra afdrukken of vergrotingen gemaakt worden. De kwaliteit van de foto's is tegenwoordig uitstekend. De kleuren zijn briljant en vervagen niet. De camera's zijn zeer gebruikersvriendelijk.

Misschien zijn ze daarom ook in uw bedrijf een uitkomst. Om de gevolgen van onjuiste produktieroutes vast te leggen en bespreekbaar te maken, om duidelijk te maken welke onderdelen er besteld moeten worden, of bij beursbezoeken, om maar eens iets te noemen. Bij dat laatste is het witte kader onder de foto zeer geschikt om er prijzen, afmetingen, adressen of andere gegevens op te zetten. De vele toepassingsmogelijkheden van Polaroid foto's in het bedrijfsleven staan uitgebreid vermeld in het boekje "Kwaliteit kun je zien" dat door de NMB en Polaroid is samengesteld. U kunt het aanvragen bij: Polaroid Nederland B.V. tel.nr. 030-43 56 44.

Als u overigens nu een Polaroid Image System camera aanschaft en de kopie van het aankoopbewijs onder vermelding van de titel en datum van dit blad zendt aan Polaroid Nederland B.V., afd. QC-Cons, postbus 1219, 3600 BE Maarssen, ontvangt u een gratis polarisatiefilter. Zodat u voortaan zonder hinderlijke reflectie door ruiten, etalages en perspex vitrines kunt fotograferen.



Polaroid Image System

Tekst Dick Schaap. Foto's Ruud Taal/Capital Press

De Vliegende Hollander keert terug op de wereldzeeën

Onder de rook van Lelystad groeit uit Deens eike- en grenehout een getrouwe kopie van de 'Batavia', een schip, dat in de glorietijd van de Republiek met dertig dreigende kanonnen zeelieden van andere naties de stuipen op het lijf kon jagen.

'Waak ik of droom ik?', zal de roerganger van een modern schip zich straks afvragen als-ie in de ochtendnevel in het Kanaal het silhouet van de 'Batavia' aan de horizon ziet verschijnen. De gedachte aan deze confrontatie leidt nu al tot grote voorpret bij de scheepsbouwers op de werf aan het Oostvaardersdiep. Het onder hun handen groeiende 17e eeuwse VOC-retourschip zal in 1992 met elfhonderd vierkante meter zeil aan de drie masten en boegspriet op weg naar Barcelona inderdaad bijgelovige zeelieden in het Kanaal, de Golf van Biscaje, de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee wel een kruis doen slaan. Vooral als het zeilt met geopende kanonsluiken.

Dat schip is de droom van scheepsbouwmeester Willem Vos, die elke dag meer werkelijkheid wordt. Een visie van een charismatisch leider, die elke dag meer aan realiteit wint. De gedachte om met de bouw van deze kopie niet alleen een glorieus promotieschip aan de Nederlandse vloot toe te voegen, maar ook het uitsterven van de oude scheepsbouwkunst te voorkomen en voor generaties weer veilig te stellen.

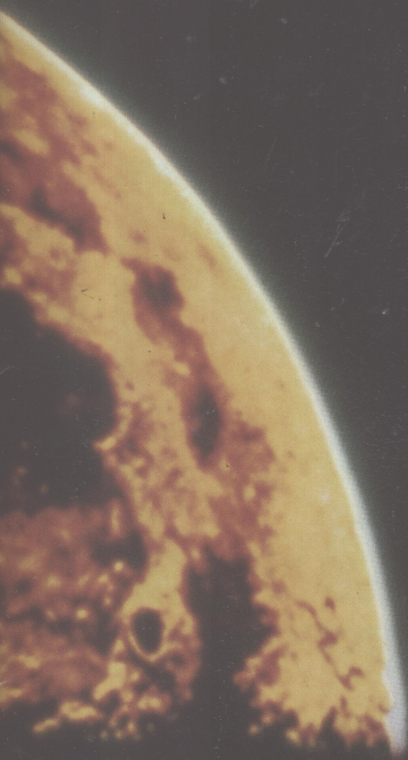


De 'Batavia' is de werkelijkheid geworden droom van Willem Vos: een promotieschip tot behoud van de scheepsbouwkunst.

Vechten voor visie

Voor de aanvaarding van die visie heeft Willem Vos moeten vechten. Nu lijkt alles op deze oud-Nederlandse werf van een leien dakje te gaan. De afbouw van het schip is door de hoofdsponsor Nedlloyd gewaarborgd. Elke dag trekt dit project meer mensen, die zich verbazen over de grote afmetingen van zo'n 17e eeuwse koopvaarder, het getoonde vakmanschap en de artisticiteit van de mensen die uit hout de ruim 250 stukken voor de versiering van de 'Batavia' snijden. Koppen op knechten, ornamenten voor de spiegel en het hakkebord en vooral de galjoensleeuw, die straks getrouw de traditie dit juweel van een schip als boegbeeld zal sieren. Maar voordat Willem Vos jonge werklozen






AMERICAN EXPRESS
578
53001
85
3753
G SWAENSVELD

en een legertje vrijwilligers kon omsmeden tot een hecht en enthousiast bouw- en begeleidingsteam, heeft-ie bijna een gang naar Canossa moeten maken om dit project financieel van de grond te krijgen. De bouw heeft na het leggen van de kiel in 1985 en het plaatsen van het grootspant zelfs een jaar stil gelegen.

Amsterdam zag er wel wat in, maar vond Vos niet de geschikte man om het ambitieuze project uit te voeren. Het bouwt nu aan het IJ ten oosten van het Centraal Station zelf een replica van de bij Hastings in 1749 vergane Oostindiëvaarder 'Amsterdam'. Maar dat schip is qua bouwmethoden niet te vergelijken met de 'Batavia'. Het zware berghout ter versteviging van de romp wordt er niet boven vuur in de juiste vorm gebogen, maar met lijm uit planken gelamelleerd. De enige concessies die Willem Vos heeft gedaan, zijn het gebruik van een modern milieuvriendelijk conserveringsmiddel om houtrot tegen te gaan en moderne machines voor houtbewerking. 'Dat laatste doen we bewust omdat we jongeren opleiden tot vaklieden in de houtbewerking. Ze zouden straks niet ver komen, als we ze alleen maar leerden een zeventiende-eeuwse dissel en bijl te hanteren.'

Er is nog een ander verschil. De 'Amsterdam' gaat niet varen. Het wordt een museumschip. De 'Batavia' moet echter als volwaardig schip de zeven zeeën kunnen trotseren en daarmee een eigen geschiedenis schrijven. Na de tewaterlating in 1991 door koningin Beatrix en de opleiding van de bemanning moet het in '92 in Barcelona luister bijzetten aan de Olympische Spelen en het feit, dat Columbus dan precies vijfhonderd jaar geleden Amerika heeft ontdekt. Voor '93 en daarna staan er tochten naar Amerika en Australië op het vaarschema.

'Ongeluckige Voyagie'

Vooral op de reis naar Australië moet de bemanning weerstand bieden aan bijgeloof of sterk vertrouwen op de onheil afwerende beelden en ornamenten. De eerste 'Batavia' is immers in 1629 op zijn eerste reis naar Australië op de klippen gelopen en vergaan. Over die gebeurtenis wordt verhaald in het boekje de 'Ongeluckige Voyagie van 't schip Batavia'. Een ware tragedie. Slechts 74 opvarenden overleefden deze ramp. Zestig mensen verdronken bij de stranding, stierven door ziekte of het drinken van zout water. 125 mensen werden door muiters onder de bemanning vermoord.

Muiterij kwam meer voor op de schepen van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). Bemanningen moesten vaak geronseld worden, omdat de kans de reis te overleven vijftig procent was. Tweemaal acht tot negen maanden op zee. Staande op het tussendek van de nieuwe 'Batavia' is het onmogelijk je voor te stellen, dat hier op zo'n reis driehonderd mensen tussen de kanonnen leefden. Ze moeten veel kleiner dan wij zijn geweest. Maar toch, dat dek met zijn lage zoldering bleef een bedompte ruimte. Oude journalen spreken van onbeschrijflijke toestanden en ziektes door een gebrek aan vitaminen en infecties: scheurbuik, vlektyphus, dysenterie en longontsteking.

Voordat Willem Vos jonge werklozen en een legertje vrijwilligers kon omsmeden tot een hecht en enthousiast bouw- en begeleidingsteam, heeft-ie het onmogelijke waar moeten maken om dit project financieel van de grond te krijgen.

Die toestanden zullen zich uiteraard op de nieuwe 'Batavia' niet herhalen. Toch zullen de tachtig mensen die straks nodig zijn om het schip te bemannen, van staal moeten zijn. Gehard, getraind en kerngezond. De verblijven in het kasteel op het achterschip zijn net als in de 17e eeuw in de eerste plaats het domein van de officieren. Het tussendek is ook hier voor de mensen van voor de mast.

Wetenschappelijke onderneming

Het nabouwen van de 'Batavia' is ook een wetenschappelijke onderneming. De scheepsbouwmeester op de Peperwerf in Amsterdam bouwde een schip op 't oog. Voor de Heren-Zeventien, de hoofddirectie





Een keur van houtsnijders maakt het trotse boegbeeld. Rechts: gezicht vanaf de dijk.

SOMS ZOU JE WILLEN DAT JE IN HET AMC LAG.

Hoe meer u reist, hoe groter de kans dat u buiten Nederland ziek wordt of bij een ongeval betrokken raakt. Geen prettig idee, wel één om even bij stil te staan. Want tijdens het verblijf in een buitenlands ziekenhuis bent u niet alleen ver van uw familie en bedrijf, maar kunt u bovendien geconfronteerd worden met taalbarrières,



lokale gebruiken en een mogelijke medische achterstand. 'Thuis' lijkt dan verder weg dan ooit. In die situatie biedt SOS Air Ambulance uitkomst.

Met de SOS-card bent u een jaar lang verzekerd van snelle repatriëring en/of medische hulp. Waar ter wereld u zich ook bevindt. En ongeacht de tijdsduur die u per jaar in het buitenland doorbrengt. Eén telefoontje of fax is voldoende.

Voor wie veel reist, is de International SOS Assistance-card een onmisbaar reisdocument. Informeer eens in uw bedrijf of bij uw assurantie-adviseur.

U kunt ons ook bellen voor uitvoerige informatie, of de bon insturen.

SOS Air Ambulance B.V.
Mathenesserlaan 266,
3021 HS Rotterdam.
Telefoon 010 - 425 57 11.
Fax 010 - 425 70 70.

Distributor of International SOS Assistance Services.



Stuur mij per omgaande uitgebreide informatie over de International SOS Assistance-card.

Naam ______________________

Bedrijf ______________________

Adres ______________________ Postcode __________

Plaats ______________________

Deze bon in gesloten envelop zonder postzegel zenden aan:
SOS Air Ambulance B.V., Antwoordnr. 3442, 3000 WB Rotterdam.

SOS AIR AMBULANCE ZORGT ERVOOR DAT U SNEL OVERKOMT.

(Als u iets overkomt.)

Je moet 'm maa

Sportieve motorgeluiden worden vaak ten onrechte uitgelegd als sportieve prestaties. Maar ook in de autowereld gaat op dat veel geschreeuw meestal weinig wol betekent. De 5-cylinders van Audi bewijzen dagelijks dat je in alle stilte rustig topprestaties kunt leveren.

De 2-liter versie trekt bijna onhoorbaar door tot 196 km/h. De 20-klepper haalt zelfs sportwagen-snelheden van 218 km/h.

Zelfs bij snel optrekken wordt de buurt niet opgeschrikt door schril gekerm. En ook de bestuurder van de 5-cylinder Audi geniet binnenin eerder van serene rust dan van opzichtig motorisch geweld.

De oorzaak is niet alleen de 5-cylinder motor. Ook de afwerking met geluiddempende materialen voldoet aan de hoogste eisen.

Tel daarbij op dat de gestyleerde carrosserie een zeer lage Cw-waarde heeft en het zal duidelijk zijn, dat ook het geluid van de rijwind minimaal is.

Als bijkomend voordeel blijft dankzij die Cw-waarde en de 5-cylinder ook het benzineverbruik aangenaam laag. Wat u niet kunt voelen, maar wel zult merken is dat iedere Audi volledig verzinkt is. Waardoor roest geen kans meer krijgt en u wel een garantie heeft van 10 jaar tegen doorroesten van binnenuit.

U ziet, het is op z'n minst de moeite waard om een Audi tijdens een testrit niet te horen, maar te voelen. Niet alleen in sportief, maar ook in zakelijk opzicht. Want als u alles bij elkaar optelt, voelt u een Audi ook minder in uw portemonnee.

De stille 5-cylinder 90 van Audi.



Audi

Voorsprong door techniek.

niet horen,
ar voelen.





Een schitterend schip krijgt langzamerhand gestalte uit 2000 'kuub' rechthout, knieën, kromhout èn vakmanschap.

van de VOC, werd een model gemaakt. Willem Vos heeft veel informatie gehaald uit verhandelingen van Nicolaas Witsen (1671) en Cornelis van Yk (1697). Gelukkig stonden de afmetingen van het schip in resoluties van de Heren-Zeventien uit 1626: 56 meter lang en 10,6 meter breed. Een belangrijke bron van informatie was het in 1961 in de haven van Stockholm geborgen wrak van de Zweedse oorlogsbodem 'Wasa'. Dit schip is evenals de 'Batavia' in 1628 door een Nederlandse scheepsbouwmeester gebouwd. Het wrak leverde waardevolle informatie op over toegepaste constructies en verwerkte houtsoorten.

Volgens de resoluties van 1626 moet het schip van Europees eikehout worden gebouwd. Dat is overeenkomstig de wens van het Wereld Natuur Fonds voor de bouw niet het tropisch regenwoud aan te tasten. Voor de bouw van de 'Batavia' heeft de scheepsbouwmeester rechthout, knieën en kromhout nodig. Hout waar de vorm van het schip als het ware al inzit. Dat hout, zo'n tweeduizend kubieke meter, heeft Willem Vos met zijn houthandelaar Tjeerd Faber overwegend in Denemarken gevonden. Vooral naar de rantsoenhouten van de spiegel is lang gezocht. Dat zijn ronde balken met een middellijn van tachtig centimeter die een enorme kromming moeten maken. Voor de boegspriet vond Tjeerd in Denemarken een larix van dertig meter. Een deel van de kromme boomstammen wordt geheel in stijl door het zeilvrachtschip 'Albatros' aangevoerd.

School en etalage

De werf op de Oostvaardersdijk is tegelijk school en etalage voor de herboren oude scheepsbouwkunst. Een triomf voor Willem Vos, die het idee kreeg toen hij zijn eigen werf voor platbodems en andere houten schepen in St. Jacobiparochie in Friesland langzaam ten gronde zag gaan. Hij wilde zich niet doodvechten voor een eenmanszaak, maar voelde er ook niets voor om zijn mooie vak op te geven. 'Nagel voor nagel, plank voor plank' om in zijn eigen woorden te spreken 'ontrukt hij nu schepen aan de vergetelheid.' Want het zal niet blijven bij de 'Batavia'. Om de werf als school van vooral door renovatiebedrijven gevraagde houtbewerkers en als grote toeristische trekpleister voor Lelystad te behouden, zal na de tewaterlating van de 'Batavia' de kiel voor een replica van de 'Saerdam' worden gelegd. Dat was het fluitschip dat in 1629 de 74 overlevenden van het rampschip aan boord nam.

Je zou zo een schaaf uit hun handen willen nemen om zelf aan de slag te gaan. Dat geldt voor de bouwvakker die tegen zijn baas zei: 'Jan, ontsla me eens effe, dan kan ik hier aan de gang'.

Een bezoek aan de werf vervult je met verbazing en verwondering. Verbazing over het feit dat de scheepsbouwers uit de 17e eeuw zo'n schip in zeven maanden konden voltooien. Het is iets wat ook Willem Vos en zijn rechterhand Hans Smit nog steeds onbegrijpelijk vinden. Ze werkten wel dertien tot veertien uur per dag, maar ze hadden geen kraan om het zware roer in te hangen. Geen elektrische schaven om het eikehout prachtig glad te maken. 'Toch hebben ze duizenden van deze schepen afgeleverd.' Verwondering over het feit, dat jonge mensen ook nu nog zulke prachtige dingen met hun handen kunnen maken. Let wel, jongeren, die aanvankelijk door de maatschappij tot nietsdoen waren veroordeeld. Je zou zo een schaaf uit hun handen willen nemen om zelf aan de slag te gaan. Dat geldt voor de bouwvakker die tegen zijn baas zei: 'Jan, ontsla me eens effe, dan kan ik hier aan de gang'. Dat geldt na haar bezoek aan de werf ook voor koningin Beatrix. Hoewel zij in haar atelier nooit met hout heeft gewerkt, denkt ze toch na of ook zij 'iets' kan toevoegen aan dit nieuwe Nederlandse vlaggeschip.

Dick Schaap

Geef eens een rondje Friesland kado



Met deze bon kunt u een Frisian Mill à ƒ 22.- (excl. verzendkosten) bestellen. Wieger Ketellapper verzorgt de verzending naar het buitenland. U ontvangt een accept-girokaart.

Het is mogelijk om bij de Frisian Mill, die in een speciale doos wordt verzonden, een brief of (visite)kaartje bij te sluiten.
Stuurt u deze tegelijk met de coupon op.

Ik bestel een Frisian Mill. Stuur deze per ☐ trein, auto, boot ☐ luchtpost naar:

____

____

____

☐ Ik wil meerdere koeken verzenden. Stuurt u de koeken naar de adressen op de door mij bijgesloten lijst.

Naam: ______________________________

Adres: ______________________________

Postkode|plaats: ______________________________

Deze bon samen met evt. kaartje|briefje in gefrankeerde envelop opsturen naar:
Wieger Ketellapper Koekbakkerij B.V.,
Postbus 115, 8440 AC Heerenveen, Tel. 05137-1542

____
(handtekening)

Wieger Ketellapper

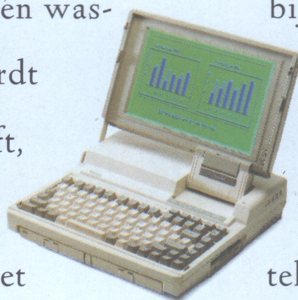
Verras uw buitenlandse relaties met zo'n uniek geschenk. Echte Friese kruidkoek, ambachtelijk bereid met honing, vruchten en amandelen.
Uniek omdat de Frisian Mill, in blik gebakken, vrijwel onbeperkt vers blijft en dus bij uitstek geschikt is om wereldwijd te versturen.
Bestel één of meerdere van deze vrolijk verpakte Frisian Mills. Uw relaties zullen zo'n rondje Friesland zeker op prijs stellen!



Wordt het Een Toshiba Of een Hernia?

U gebruikt een personal computer, u spreekt een aardig mondje Engels, dus in uw onschuld dacht u dat portable gewoon "draagbaar" betekende.

Helaas. Als men het in computerjargon over portable heeft, kunt u dat 't best vertalen met "voorzien van een handvat". Maar zo goed als een wasmachine niet draagbaar wordt als je er een handvat in schroeft, wordt een computer niet portable als je niet radicaal het ontwerp verandert. En dat laatste is - u zag het al aankomen - wat Toshiba doet.



Met alle Toshiba pc's kunt u op pad gaan, zonder er lichamelijk ongemak aan over te houden. En denk nou niet dat we het hier over kinderachtige machientjes hebben.

Een model als de T 1600 mag dan nauwelijks meer dan 5 kg wegen, het is een volwaardige AT-compatible die 5 Megabyte geheugen kan herbergen, standaard voorzien is van een snelle harde schijf en toch gewoon op batterijen werkt.

Dus als u de aanschaf van een professionele portable overweegt, ga dan in elk geval even naar één van de 6 Toshiba's kijken.

U bent daarvoor altijd welkom bij onze "dedicated" (oftewel zeer toegewijde) dealers. Wilt u eerst meer informatie, gebruik dan de bon of bel even Reprotechniek, tel. 01820 - 67377. Mocht u nu toch nog een ander merk overwegen, raadpleeg dan vooraf uw arts.

TOSHIBA

Stuur mij meer informatie over Toshiba Portable PC's.

Naam: ________

Bedrijf: ________

Adres: ________

Postcode: ________ Plaats: ________

Tel.: ________

Ingevulde bon opsturen aan Reprotechniek, Afd. Computers, Antwoordnummer 10080, 2800 VB Gouda. Een postzegel is niet nodig.

Toshiba Portable Computers

Werken Waar Je Wilt

"Two Golden Tulip Barbizon hotels in the heart of Amsterdam?"

"...and recommended by KLM."



Een uniek, vijfsterren hotel in het hart van Amsterdam? Als u hoge eisen stelt, kies dan voor een Golden Tulip Barbizon hotel. Eigenzinnig en individueel van karakter.

Gastvrijheid met vijfsterren comfort vindt u in het centrum van Amsterdam met uitzicht op het Leidseplein. In het hart van het winkel-, zaken-, musea- en amusementgebied. Uitgeroepen tot het beste nieuw geopende hotel op het Europese vasteland (Business Traveller). 242 luxueuze kamers en suites. Perfecte zalenaccommodatie en faciliteiten. En een Health Spa om uw conditie op peil te houden. Parkeren vormt geen probleem. Onze portier neemt die zorg graag van u over. Stadhouderskade 7, 1054 ES Amsterdam. Tel.: 020-851.351.



GOLDEN TULIP BARBIZON CENTRE

Gelegen in het hart van de stad, schuin tegenover het Centraal Station. Dichtbij Effectenbeurs en winkelcentra. Zeer gedistingeerd en hoogst individueel. 268 luxueus uitgeruste kamers en suites, gebouwd achter 17e eeuwse gevels. Accommodatie en faciliteiten van topklasse. Zakelijke bijeenkomsten, zowel groot als klein, worden tot in de details verzorgd. Parkeren vormt geen probleem. Onze portier neemt die zorg graag van u over. Prins Hendrikkade 59-72, 1012 AD Amsterdam. Tel.: 020-5.564.564.



GOLDEN TULIP BARBIZON PALACE

Voor reserveringen, bel bovenstaande nummers of 035-23.23.90.

Gestoeld op kwaliteit

Het maken van vliegtuigstoelen is een vak apart. De 'luchtwaardigheid' stelt hoge eisen: aan veiligheid, levensduur, drukbestendigheid en vooral zitgemak. Kortom: hoge kwaliteit. Een van de grootsten onder de vliegtuigstoelmakers is het Engelse FLEET. Cees van der Wel in gesprek met algemeen directeur John Tcheng.



Foto's Ruud Taal/Capital Press

'FLEETstreet', de produktielijn van de Engelse stoelenmakers: een vak apart met kwaliteit als sleutelwoord.

Het lijkt voor de buitenstaander heel simpel: als KLM nieuwe vliegtuigen bestelt, dan zitten daar natuurlijk al standaardstoelen in. Maar zo eenvoudig is het niet. Vliegtuigstoelen zijn zo'n apart en specifiek produkt dat een heel eigen bedrijfstak zich met het ontwikkelen en fabriceren ervan bezighoudt.

Het Engelse *Flight Equipment and Engineering Ltd (FEEL),* is zo'n gespecialiseerd bedrijf. Met een jaarproduktie van 22.000 vliegtuigstoelen behoort het tot de top drie in de bedrijfstak. 'Je hebt er buiten dit vak geen idee van wat er allemaal schuil gaat achter zo iets schijnbaar eenvoudigs als een vliegtuigstoel', zegt algemeen directeur John Tcheng, geboren en getogen in Hongkong. Tcheng reist gemiddeld twee maanden per jaar. Hij checkt in op Heathrow. Bestemming: ver weg. Het reisdoel is niet zo belangrijk. Zijn trip wordt niet bepaald door besprekingen of congresbezoek in het buitenland. Zijn belangrijkste reden voor die reizen: zoveel mogelijk in stoelen zitten van concurrerende bedrijven. Hij onderzoekt hoe comfortabel die seats zijn, hoe de constructie in elkaar steekt. 'Spioneren? Nee, zo noem ik het niet. Leren. Dat is het, leren. Ik duik dan niet onder de stoelen om te zien, hoe alles precies werkt, dat zou een wat merkwaardig gezicht zijn, maar als je inmiddels jarenlang ervaring hebt opgedaan, kun je die zittingen ook op andere manieren bestuderen.'

Kwaliteit door samenspel

FEEL is grootleverancier van KLM. 'Van iedere acht stoelen die wij maken, gaat er één naar Nederland. KLM is een grote klant voor ons. De grote *mega-carriers* hebben wij eerlijk gezegd liever niet op onze klantenlijst. Die zijn teveel gericht op de massa. Wij zoeken het veel meer bij de kwaliteitsmaatschappijen. Het is eerlijk gezegd ook zo dat wij van KLM leren. Iedere maatschappij heeft specifieke eisen. Wij proberen daar aan te voldoen. KLM is een van de weinige bedrijven dat met specifiek zeer nauw omschreven eisen komt. Als wij in eerste instantie uit hun probleemstellingen zijn gekomen, gaat ons

ontwerp terug naar Nederland. Daar komen dan verbeteringen en wijzigingen op, want zij beschikken over een goede engineering-afdeling. Gezamenlijk komen we dan tot een uitgewogen eindresultaat. Heel plezierig zo'n samenwerking.'

FEEL beschikt over zes kleinere bedrijven. Op zo'n zestig kilometer van het Londense Heathrow ligt het dorpje Chesham, waar het hoofdkantoor is gevestigd en alle onderdelen uit de andere bedrijven samenkomen om er tot stoelen geassembleerd te worden. Er werken ruim 250 mensen bij het bedrijf. In de receptie hangt trots een koninklijke oorkonde, vorig jaar toegekend door koningin Elisabeth: *The Queen's Award for Outstanding Export.*

'Wij horen nu bij de top in onze bedrijfstak', vertelt Tcheng, 'veel winst maken we nog niet. De komende jaren hopen we wel te incasseren. In de voorgaande periode is veel geld in *research and development* gaan zitten. Alles wordt nu zoveel mogelijk geautomatiseerd. Niet alleen op de werkvloer, maar ook op het gebied van ontwerpen.'

Vliegtuigstoelen moeten voldoen aan strenge internationaal gestelde veiligheidseisen. De *Federal Aviation Authority* is een van de organisaties die daar oog op houdt. 'De eisen', zegt Tcheng, 'worden voortdurend bijgesteld. En dat gaat niet alleen over zaken als brandveiligheid. Een van de jongste voorschriften geldt de extra druk die de stoelen moeten kunnen weerstaan. De internationale eis was 9 G, vanaf 1995 moeten de stoelen tegen krachten van 16 G opgewassen zijn. Bijna een verdubbeling. Het is een lastige maar uitdagende opgave. Daar werken wij nu hard aan.'

Goedkoop is duurkoop

FEEL maakt stoelen voor de Tourist-Class. Prijs rond de drieduizend gulden per stuk. Bovendien leveren zij zitplaatsen voor de Business-Class: de investering per stoel bedraagt ruim het dubbele. 'Je spreekt over flinke bedragen. Daar denkt een passagier geen moment over na. Een stoel of bank voor je woning is beduidend goedkoper, maar dan vergeet je wel één ding. Thuis zit je hooguit een paar uur per dag op de bank, maar in een vliegtuigstoel zit je uren en uren. En gerekend naar het aantal vlieguren - laten het er drieduizend per jaar zijn - is zo'n investering alleszins verantwoord. En uiteindelijk is het ook heel economisch. Als een goedkope stoel na korte tijd kapot gaat, kost dat veel geld. En daarmee bedoel ik niet de aanschafprijs van een vervangende stoel, maar wel de arbeid



Vliegtuigstoelenfabrikant John Tcheng, de man die van veilig en comfortabel zitten zijn beroep maakt.

die ermee is gemoeid. Daarom zeggen wij dat het beter is een duurdere stoel te kopen. Die betaalt zichzelf uiteindelijk helemaal terug.'

Het bedrijf maakt geen stoelen voor de eerste klasse. 'Dat is een heel andere branche. Voornamelijk handwerk. Die stoelen kunnen per stuk tussen de 10.000 en 15.000 gulden kosten. Gigantische bedragen. Wij houden ons bewust niet met die zaken bezig. Dat laten we graag aan anderen over. Ons doel is een zo goed mogelijke stoel te maken die zo min mogelijk ruimte inneemt en de passagier een maximum aan comfort biedt.'

Voorlopig richt FEEL zich meer op de verbetering van de bestaande produkten. 'Hun zogenaamde *Space Generator*-stoel voor de Tourist-Class was bij de introductie een sensatie. De rugleuning is niet dikker dan twee krantenpagina's. De armleuningen zijn verbeterd en nog steviger geworden. 'De tafeltjes waarop het eten wordt geserveerd zijn sterk verstevigd en kunnen nu 150 kilo dragen. Nee, er bestaat geen enkele maatschappij die zulke zware maaltijden serveert. Het is gebeurd omdat sommige mensen nu eenmaal hardhandig met de stoelen omgaan. Dat doet wel eens pijn om te zien, maar ik zal ermee moeten leren leven. Er zijn er die met hun volle gewicht op die tafeltjes leunen, of er zelfs op gaan staan! Vandaar die extra kracht. Buitendien heeft iedere maatschappij zo zijn eigen specifieke eisen die vaak sterk uiteenlopen. Daar moeten wij bij het maken van stoelen allemaal rekening mee houden. Maar dat houdt de spanning in het vak en daardoor is het maken van vliegtuigstoelen een never ending story!'

Cees van der Wel

BIJNA 1,5 MILJARD TELEFOON-TOESTELLEN ACCEPTEREN DEZE CREDIT-CARD.



PTT Telecom introduceert een credit-card die meteen al in meer dan vijftig landen wordt geaccepteerd: de Telecard. Met de Telecard betaalt u of uw bedrijf niet alleen telefoongesprekken binnen Nederland, maar ook van en naar het buitenland. Hoe werkt de Telecard? Heel eenvoudig. U belt de plaatselijke telefonist(e) en vraagt een gesprek aan. Hij of zij controleert uw Telecard-nummer en u wordt direct doorverbonden.



De kosten van het gesprek vindt u later keurig gespecificeerd op de telefoonrekening. In een aantal landen kunt u bovendien gebruik maken van Nederland Direct. In dat geval kunt u rechtstreeks bellen met een telefonist(e) in Nederland. U leest er alles over in de folder die in elke Primafoonwinkel op u ligt te wachten. Of bel.

ptt telecom

BELLEN NAAR NEDERLAND WORDT 'N STUK EENVOUDIGER.

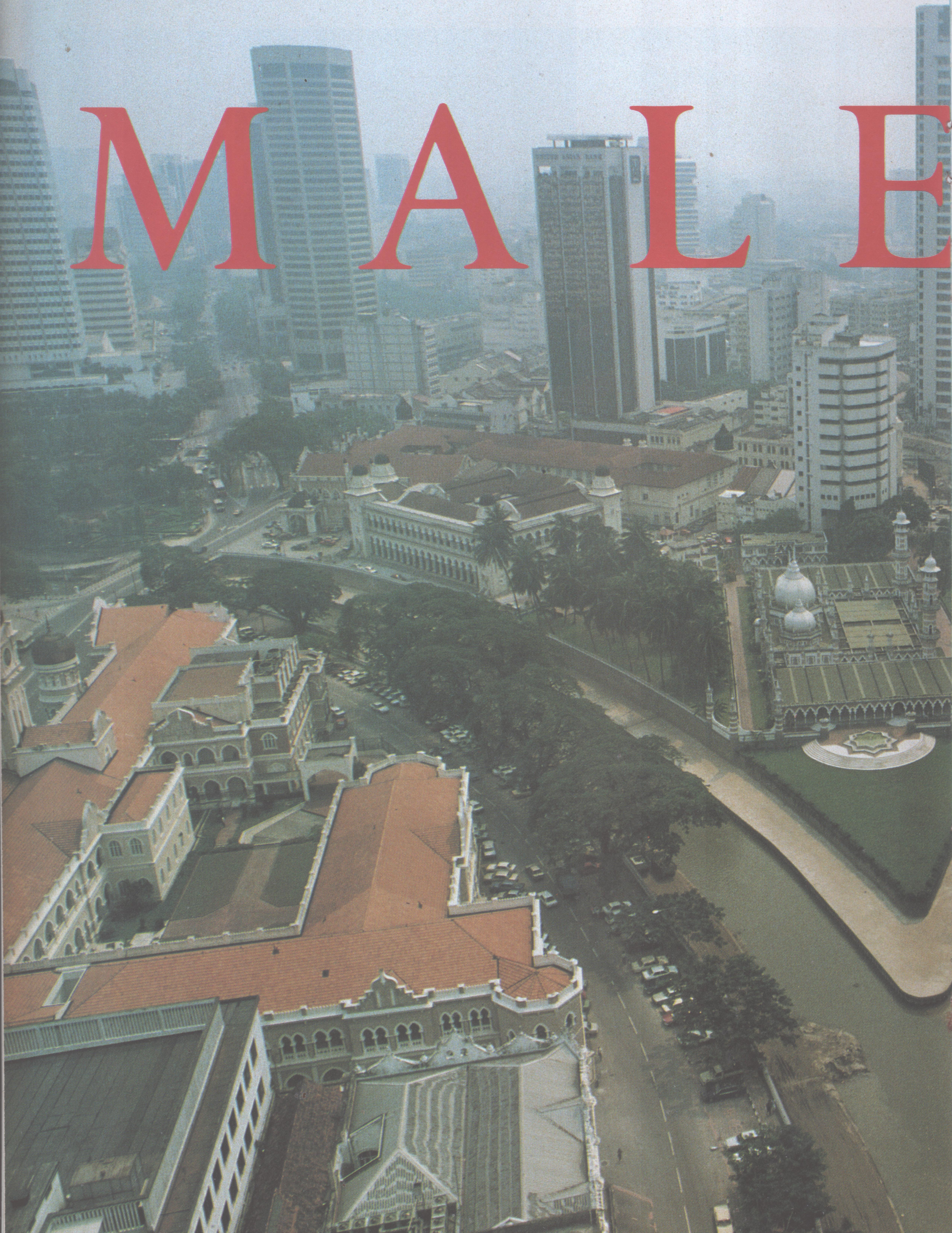




Als je een beetje om je heen kijkt,
zie je vanzelf aan welke creditcard je 't meest hebt.



dan 7 miljoen adressen kunt u betalen met uw handtekening. Informeer bij uw bank of bel Eurocard: 010 - 457 08 75. Eurocard. Een wereld van gemak op zak.


M A L E

ISIË

De groene schatkamer van Azië

Maleisië, geboren uit de dampende jungle, de oudste regenwouden van onze planeet, is met zijn onmetelijke rijkdommen aan natuurprodukten en grondstoffen altijd een mensen-magneet geweest. Zo ontstond een merkwaardige multiraciale samenleving van Maleisiërs, Chinezen, Indiërs en talloze kleine etnische groepen, die in cultuur, geschiedenis en maatschappijstructuur geheel afwijkt van het nabije en voor Nederlanders zo vertrouwde Indonesië. Welvarend Maleisië heeft een eigen indentiteit en levensstijl, een welverzorgd wegennet en een efficiënte infrastructuur. 'n Land met een boeiend verleden en een veelbelovende toekomst, voor u verkend door Muk Swart en Bart Nieuwenhuijs.

Kuala Lumpur. De naam alleen al roept visioenen op van een tropisch paradijs, van wuivende palmen, geluidloos voortglijdende prauwen, een fluweelblauwe sterrenhemel.

U zult in verwachtingen niet worden teleurgesteld, maar hoe anders was de werkelijkheid 132 jaar geleden. Toen peddelden 87 ondernemende Chinese mijnwerkers stroomopwaarts langs de boorden van de Kelangrivier, speurend naar tinerts en hopend een nieuwe concessie te kunnen afbakenen. Op het punt waar de Kelang de Gombakrivier ontmoet, midden in een moerassig en

◄ *Modern Kuala Lumpur met centraal de Masjid Jame moskee op het historische punt waar Gombak en Kelangrivier samenvloeien.*

moeilijk toegankelijk malariagebied, zetten zij hun basiskamp op. Het drassige dagelijkse leven inspireerde maar tot één naam, zonder een greintje romantiek: Kuala Lumpur ofwel 'Modderpoel'.

Anno 1989 is de modder verdwenen, zijn de bamboehutten trotse wolkenkrabbers geworden en de gammele bootjes keurige zwart-gele *teksi's*. Alleen de twee rivieren stromen nog altijd rusteloos zeewaarts, langs *de Masjid Jame* moskee, tot 1965 de nationale moskee van Maleisië, en gebouwd op de plek waar de pioniers hun prauwen aan land trokken en zich een nieuw bestaan bevochten. Kuala Lumpur's geschiedenis is kort maar hevig. In de spanne van nog geen anderhalve eeuw groeide het van een klein, smerig en rauw mijnstadje tot een driftige, cosmopolitische miljoenenstad.

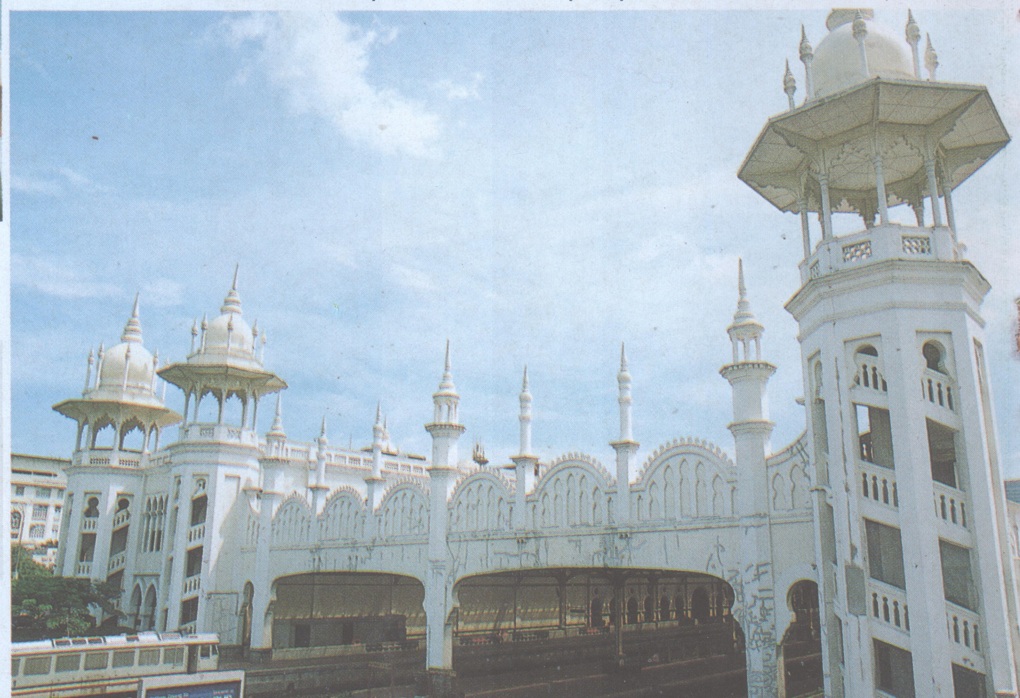
De historie van de snel uit zijn voegen groeiende, bandeloze Chinese enclave in het hart van de Maleise staat Selangor werd getekend door epidemieën, branden, bloedige clan-oorlogen, moord en misdaad. Toen Kuala Lumpur, inmiddels tot de Britse kroonkolonie behorend, in 1881 opnieuw bijna geheel door brand werd verwoest, greep de Engelse resident *Frank Swettenham* de kans om de stad grondig te vernieuwen. De nauwe modderige steegjes werden brede straten naar Engels model. Bamboe en palmblad werden vervangen door baksteen, en moderne voorzieningen als waterleiding en riolering tilden Kuala Lumpur uit de modderpoel. De pioniersjaren van Kuala Lumpur, in 1896 uitgeroepen tot hoofdstad van de Maleise confederatie, waren voorgoed voorbij. Een elite van puissant rijke Chinese en Engelse mijnbezitters, handelaren en hoge ambtenaren beheerste het maatschappelijk leven. Zij brachten hun welstand tot uiting in de bouw van landhuizen als paleizen, met parken als tuinen.

Wanneer u iets van dat koloniale verleden wilt proeven, kan ik u een wandeling


India in Kuala Lumpur: bloemenslingers te koop bij de Sri Mahamariamman tempel in de Jalan Badar.


Wolkenkrabbers (onder) waken over de arcades, koepels en minaretten van de oude stad (boven)


Onder: Het Centraal Station van Kuala Lumpur, bouwwerk uit een sprookjeswereld



langs de *Jalan Ampang*, ooit de uitvalsweg naar de tinmijnen, aanbevelen. Veel van die trotse residenties aan de gouden straat van weleer zijn bewaard gebleven. En op nummer 121 bent u zelfs welkom voor lunch of diner op de beschaduwde veranda die het landhuis omringt of binnen in de statige eetzaal met zijn Victoriaanse portrettengalerij. Een ervaring om niet te missen: zo'n stap terug in het koloniale tijdperk als gast van het eens zeer exclusieve restaurant *Le Coq d'Or* (tel. 24429732 i.v.m. reserveringen).

Maleisië is als de grootste producent van tin, rubber en palmolie in de wereld potentieel een van 's werelds rijkste landen. Bovendien heeft het naast grote hoeveelheden peper, kokos en cacao, enorme voorraden hout, kolen, olie en aardgas.

Straat voor fijnproevers

In Kuala Lumpur's Chinatown, ingebed en bekneld tussen de moderne kantoorcomplexen, is het verleden nog net heden. In de drukke straten leeft van ochtendgloren tot na zonsondergang het oude China: geduw, gedrang, lawaai, waarzeggers, straatventers, dierenwinkels met exotische vogels, slangen, apen en mottige hondjes, antiekshops, winkels met zijde en sieraden en natuurlijk een onafgebroken reeks eetstalletjes. Vooral 's avonds, als *Jalan Petaling*, de hoofdstraat, wordt afgesloten voor de pasar malam, de avondmarkt, en de 'koks' hun mouwen opstropen om de Maleisische kookkunst in alle variaties eer aan te doen. Een absolute 'must' als u een fijnproever bent en van drukte en gezelligheid houdt!

Is Chinatown na een dag van tropisch zakendoen u teveel van het goede, dan biedt de lounge van het *Shangri La* hotel een passend alternatief. Een enorme glaswand in de sfeervolle zaal geeft de bezoeker uitzicht op een kleine, groene palmenwereld. De serveerster die knielend uw bestelling van high tea of cocktail aan uw tafel serveert, de tinkelende bellejongen en de gesoigneerde pianist aan wie u via het kaartje aan uw tafel uw lievelingsmelodie mag opgeven, veraangenamen uw rust. Ook na het diner, eventueel in Shangri La's top restaurant *Lafitte*, is de lounge bij velen favoriet. In het zwart van de nacht verdwijnt het beeld van de betonnen torens en achter de palmen laat zich zonder veel fantasie een heerlijk ruisende zee denken.

Het moderne Kuala Lumpur (of KL zoals haar inwoners de stad gemakshalve noemen) met torenhoge kantoren, vierbaanswegen en luxe hotels, koestert haar koloniale monumenten. In het wolkenkrabberswoud wordt hun schoonheid letterlijk ontelbare malen weerspiegeld. Het mooiste beeld ontvouwt zich in de avondschemering als de lange schaduwen het ragfijne silhouet tekenen van de Masjid Jame, die samen met het *Federale Sekretariat* en Hooggerechtshof het hart van het oude centrum vormt. Maleisië is als de grootste producent van tin, rubber en palmolie in de wereld potentieel een van 's werelds rijkste landen. Bovendien heeft het naast grote hoeveelheden peper, kokos en cacao, enorme voorraden hout, kolen, olie en aardgas. De pas sinds 1957 onafhankelijke staat is dientengevolge op economisch gebied een van Azië's sterkste groeiers. Maar Maleisië kent binnen haar grenzen óók een veelvoud aan bevolkingsgroepen, die onderling weinig met elkaar gemeen hebben. Iets meer dan de helft van de ruim zestien miljoen inwoners zijn islamitische Maleisiërs, van de overigen is vijfendertig procent Chinees, tien procent Indiaas en zijn er maar liefst 53 andere etnische groepen. Dit maakt het leven in Maleisië in religieus, sociaal en politiek opzicht uiteraard zeer complex. Hoewel de Chinezen nog immer in handel en economie de boventoon voeren, zijn het de Maleisiërs die de politieke macht bezitten. Sinds 1971 proberen zij met hun New Ecomic Policy (NEP) de armoede uit te roeien en de economische belangen evenredig over de verschillende bevolkingsgroepen te verdelen. Hoewel deze politiek van de *Bumi Putra* (Zonen der Aarde - zoals de Maleisiërs zich tegenwoordig aanduiden) het land economisch goed doet, heeft het nog niet de zo gewenste nationale eenheid tot gevolg.



Westers winkelen in Kuala Lumpur's nieuwe shopping-centrum 'The Mall'.

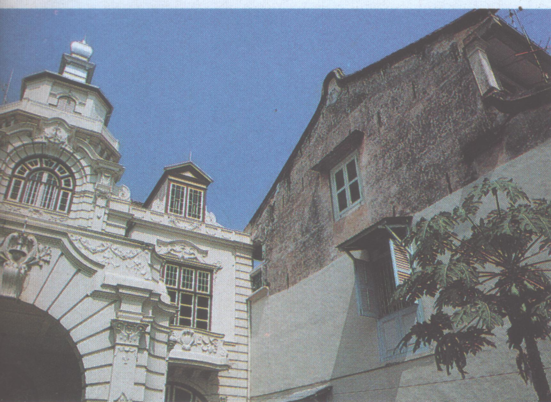


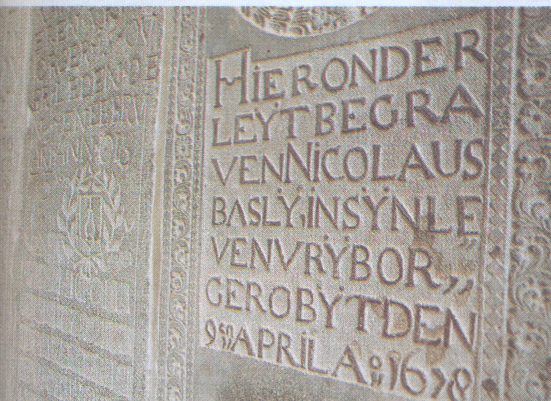




Aan de voet van de wolkenkrabbers, waarin het moderne zakenleven zich naar westerse snit ontplooit, viert de Aziatische kookkunst hoogtij. Lekkerbekken vinden op de pasar malam (foto hierboven) een uitgelezen keus aan inheemse heerlijkheden.

Kuala Lumpur lijkt hierop een hoopgevende uitzondering. De sociale en etnische tegenstellingen zijn er, maar meer dan elders in het land wordt hier in eethuizen gediscussieerd, worden politieke overtuigingen luidruchtig naar buiten gebracht en zijn religieuze verschillen bespreekbaar. Er wordt samen







Geheel boven: Bouwkunst uit de Gouden Eeuw in Malakka's Hollandse Heerenstraat. Midden: Zorgvuldig onderhouden grafstenen herinneren aan meestal jonggestorven landgenoten, die Malakka ooit zijn structuur gaven. Boven: De islam heerst aan de oostkust.

gegeten en gedronken (in verschillende Chinese restaurants wordt aangegeven dat men er ook moslim-voedsel serveert) en het lijkt er op dat KL juist drijft op het samenvloeien van deze drie grote etnische groepen. Gezamenlijk werd, door hard werken, een stad die nog geen twintig jaar geleden tot Zuid-Oost Azië's slapende steden behoorde, omgevormd tot een hectische metropool die trendsetter is geworden voor de snelle ontwikkeling van Maleisië, dank zij een goede infra-structuur, uitstekende communicatie en transportmogelijkheden en de aanwezigheid van gekwalificeerd en ervaren personeel. Goede redenen voor vele buitenlandse ondernemingen om zich in Kuala Lumpur te vestigen.

Malakka: glorieus verleden

De geschiedenis van Maleisië kent vele hoofdstukken. Anders dan KL's historie, maar zeker zo kleurrijk, is het verhaal van *Malakka,* honderdvijftig kilometer ten zuiden van Kuala Lumpur. De 150 kilometer-lange vierbaans-snelweg erheen, voert door een eindeloze aaneenschakeling van palmplantages. Je bent aangenaam verrast aan het eind van de saaie rit opeens in het hart van een charmante oude stad te staan waar, in de warme zon, het glorieuze verleden knipoogt naar een slaperig heden.

In 1936 was de Sumatraanse prins en piraat Parameswara zo'n onverwachte bezoeker van het toen armetierige vissersdorp Malakka. Hij maakte het tot zijn piratennest en in korte tijd werd Malakka onder protectoraat van de Chinezen, een levendige haven. Binnen een tiental jaren zelfs één van 's werelds belangrijkste handelscentra.

Nu, vijf eeuwen later, is de haven verdwenen, zijn de avontuurlijke zeelieden geïnteresseerde toeristen geworden en glinstert het zilte water pas honderden meters verderop. Door verzanding werd de rede te ondiep voor de steeds omvangrijker schepen. Het Malakka van nu maakt er handig gebruik van door met behulp van *Ballast Nedam* kilometers land te winnen.

Het vervolg van Malakka's rijke historie heeft haar sporen zichtbaarder achtergelaten en met een beetje fantasie waant u zich zelfs even terug in eigen land! Nederlandse zeelieden veroverden in 1641 het nog altijd bloeiende, inmiddels Portugese Malakka om het pas honderdvijftig jaar later met de Engelsen te ruilen voor het Sumatraanse Benkoelen. Het ging hen er om Batavia van alle concurrenten te vrijwaren om daarmee de Nederlandse monopolie van de specerijenhandel veilig te stellen. Het maakte van het bruisende Malakka weliswaar een dode havenplaats maar de Hollandse degelijkheid gaf de stad een infra-structuur die nog steeds overeind staat.

Robert Tan, onze ervaren gids in Malakka, praat enthousiast over Malakka's 'Dutch Roots'. Hij wijst ons op de lijst met priesternamen in zijn net verschenen boek 'Historic Malacca' en wacht vol verwachting onze reactie af bij het zien van de naam Christian Wyardi PLESMAN. In augustus 1727 streek vader Plesman neer in Malakka om Gods woord te verspreiden. Helaas is zijn verdere levensverhaal Tan onbekend, maar als romantische historicus vraagt hij zich af of er misschien geen verband bestaat tussen deze en de andere avontuurlijke Plesman.

De Hollandse zwerftocht begint historiegetrouw; aan de riviermonding van de *Sungai Malacca,* op het rode plein, *The Dutch Square* genaamd. We steken de rivier over richting *Jalan Tun Tan Cheng Lock* of gewoon Heerenstraat! De wonderlijke combinatie van Chinese parterre's met Hollandse etages geeft de pastelkleurige huizen iets onwerkelijks. Maar als het oog langs de rijen ramen op de eerste verdieping glijdt doet het werkelijk even denken aan een straat in oud-Amsterdam. Zeker als bij nadere inspectie blijkt dat ook de houten plafondbalken, ouderwetse scharnieren, zwaar houten deuren en ankers aan de muren niet onbreken. Eén straat verder, in de Jonkerstraat, woonden destijds de hoge heren handelaren. Hoewel de Hollandse kooplui zijn vertrokken, leeft de handelsgeest nog volop. Voor de kunst- en kitsch liefhebber is de huidige *Jalan Hang Jebat* het 'Mekka van Malakka'. Neem een kijkje in de Chinese winkels met offergaven. De hoog opgestapelde levensgrote tv's, stereo-torens, koelkasten, video-recorders, airco's, vliegtuigen en auto's van karton zijn namelijk niet bedoeld als speelgoed voor de kleine Chineesjes maar gaan letterlijk 'mee het graf in'. Evenals schoenen, strijkbouten, scooters en opium-pijpen; de fantastische kleurrijke papierenwereld is een lust voor het oog. Hoewel je je bij het zien van chequeboeken, papiergeld en paspoorten wel afvraagt, hoe het er in het 'hemelse' Chinatown aan toe gaat!

Vaderlandse trots

Op het merkwaardige rode Dutch Square is de *Christ Church* een echte blikvanger. Het is de oudste protestante kerk in Maleisië, opgetrokken uit rode Zeeuwse bakstenen, die als ballast door de schepen van de VOC uit Nederland werden meegenomen. In navolging van de Engelsen hebben de Maleisiërs de kerk en ook het schilderachtige stadhuis, het postkantoor en de honderd jaar oude klokketoren met een vuurrode verflaag bedekt. Het karakteristieke pleintje krijgt er iets kinderlijks door en de koloniale grandeur vindt u dan ook pas aan de binnenzijde van dit rode geweld!

Het interieur van de kerk vult het vaderlandse hart met gepaste trots. Het moet een enorme klus voor de Nederlanders zijn geweest om in de tropische hitte, de zeventien 15 meter-lange steunbalken tegen het plafond te hijsen. De prachtig opengewerkte kerkbanken, de gave koperen bijbelhouder

Dutch Square in Malakka. Onder: Rijkdom van karton gaat mee in het Chinese graf.



en het mooie fries op het altaar zijn nog stille getuigen van vakmanschap en vaderlandsliefde. Dat het een harde strijd om te overleven was in het 18e eeuwse Malakka blijkt op de talrijke grafstenen in de kerkvloer en aan de wand. Met simpele woorden staat het vermeld; niet veel landgenoten werden ouder dan dertig jaar.

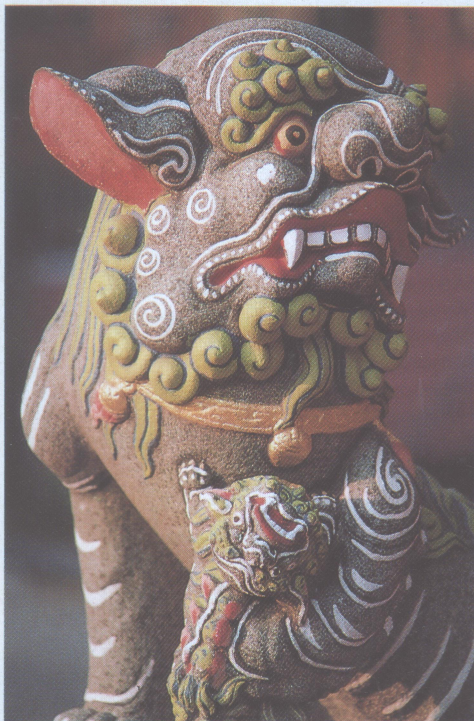
Malakka's veel geroemde stadhuis staat in de steigers. In de uit 1650 daterende Nederlandse gouverneursresidentie (het oudste Nederlandse bouwwerk in Azië) huist sinds 1982 het Historisch Museum en vlak voor het grote *Visit Malaysia Year*krijgt het nog even een grote opknapbeurt. Hopelijk schilderen ze het dit keer over in de originele witte kleur.

In augustus 1727 streek vader Plesman neer in Malakka om Gods woord te verspreiden. Helaas is zijn verdere levensverhaal aan de historicus Tan onbekend, maar als romanticus vraagt hij zich af of er misschien geen verband bestaat tussen deze en die andere avontuurlijke Plesman.

Dat Malakka druk bezig is haar cultuur te exploiteren blijkt ook uit de tot protserig park verworden fort-heuvel met de ruïne van de *St. Pauls Church.* Als misplaatste helden staan de zwaar koperen VOC kanonnen uit Enkhuizen (anno 1706) tussen de gigantische (Philips!) lichtbakken van de Light en Soundshow. Net als de indrukwekkende *Porta de Santiago,* toegangspoort tot het oorspronkelijke in 1512 gebouwde Portugese *A Famosa Fort,* herinneren zij aan tijden waarin het woord show niet bestond. Gelukkig blijven er ook plaatsen ònaangetast en wanneer u een paar honderd meter verder op het oude protestante kerkhofje staat lijkt het weer even of de tijd heeft stilgestaan. De enige 'vooruitgang' wordt nagestreefd door Robert Tan zelf; hij blijft fondsen zoeken om de prachtige grafstenen van onze voorouders te restaureren.

De ziel van Maleisië

De sprong over de groene ruggegraat van Maleisië, de bergketen met koele, sophisticated Engelse *hillstations,* naar de oostkust van het schiereiland duurt niet lan-



Tempelwachter van de Khoo Kongsi, het 'hemelse' heiligdom van de Khoo-clan in Penang.



De islamitische oostkust heeft zijn eigen geneugten zoals onder meer de riviersafari (midden) en jungletocht



Onder: Een wajang kulit maker in Kota Bahru bij zijn kleurige arbeid



langer dan vijfenveertig minuten. Met het drukke, warme stadsleven van KL nog vers in het geheugen is het kleine rustige Sultan Ismail Petra Airport van Kota Bahru een weldadige oase met wuivende palmen en zich niet haastende kruiers. U bent hier vooral voor uw rust èn om tussen de uitgestrekte witte stranden en de dichte jungle de ziel van Maleisië te ontdekken.

Kota Bahru is het centrum van de Maleise cultuur gelegen in de staat Kelantan, waar in vredige dorpjes en kampongs de oude handenarbeid-kunst gekoesterd wordt. In dit Yogjakarta van Maleisië vindt u een stoere versie van wajang kulits, kleurige batik, verfijnd zilverwerk en de beroemde Wau Bulan vliegers. In tegenstelling tot hun 'soul-brothers' in Indonesië leven de kunstenaars hier in eenvoudige, op hoge palen staande, houten kamponghuizen waar de veranda tot werkplaats is gepromoveerd. U kunt dan ook niet net als in Indonesië winkel in, winkel uit dwalen op zoek naar souvenirs. Een taxi met gids is een vereiste om op de juiste plaatsen te komen. Het aardige toeristenbureau op de Jalan Ibrahim biedt u daarbij alle hulp. Zeker als u vraagt naar *Roselan Hanafiah,* kenner van alle in's en out's van Kelantan. Hij is ook de man die er voor kan zorgen dat u een dag of drie als èchte kampongbewoner kan leven. In samenwerking met het Tourist Information Center organi-

seert Roselan het programma *Be a villager*, waarbij u voor zo'n 160 M$ (ongeveer 125 gulden), in huis woont bij een zilversmid, vliegerbouwer, pottenbakker, dansleraar of visser. Net als de eendags rivier-safari of jungle-trektocht een avontuurlijke ervaring en welkome afwisseling in het leven van de zakenman.

Maar de èchte Flying Dutchman komt natuurlijk naar Kota Bahru voor de wereldbekende vliegers die hier gemaakt worden. De produktie van de Wau Bulan (maanvlieger) of Wau Kucing (kat-vlieger) vraagt meer dan alleen vakmanschap. Want wil de vlieger in de prijzen vallen tijdens het internationale vliegerfestival in het voorjaar, dan spelen niet alleen beheersing, schoonheid en stijgsnelheid een rol, maar ook het muzikale zoemen van de draden in de wind. Kota Bahru kent nòg een beroemde 'gevleugelde' wedstrijd: die van de bruin-grijze Merbuk vogels. Vanaf hun hoge 'hangplaats', de prachtige kooien hangen bovenin drie meter hoge palen, zingen zij het hoogste lied. Het zoetgevooisde geluid van de gekooide fladderaar brengt de eigenaar niet alleen roem maar ook flinke prijzen die variëren van grote bokalen tot kleuren-tv's, koelkasten en auto's.

Net als buurland Thailand vormt toerisme een steeds groter wordende bron van inkomsten voor Maleisië. In de laatste vijf jaar steeg het van de achtste plaats naar de vijfde plaats als nationale bron van inkomsten en in 1990 moet dat de derde plaats worden. De *Tourist Development Cooperation* (TDC) doet alles om van het aanvankelijk slechts als 'doorgangsland' bekend staande Maleisië een ècht vakantieland te maken.

'De oostkust', zo vertelt Mrs. Jane Vong van het TDC, 'is één van onze speerpunten. Palmen, zon, een diepblauwe zee, eindeloze witte stranden, folklore en gastvriendelijke mensen; de oostkust heeft alle ingrediënten voor een heerlijke vakantie. Bovendien behoort het, door de ontdekking in de zeventiger jaren van grote olievelden, tot één van de rijkste gebieden in Maleisië. Dit in tegenstelling tot twintig jaar geleden, toen deze staten het armste en minst ontwikkelde deel van Maleisië vormden. Nu zijn er allemaal goede wegen en bruggen, staan er twee grote krachtcentrales en bovendien heeft *Kuala Terangganu* het grootste ziekenhuis van Maleisië. Er is géén gebrek aan geld om grote hotels en andere toeristenvoorzieningen te treffen.'

En hoewel de toeristenstroom aardig op gang komt is er één probleem dat de TDC ondanks zijn enthousiasme nog niet kan oplossen. De bevolking van de oostkust is voor het overgrote deel moslim. De islamitische vastenperiode en hun levensstijl en opvattingen stroken niet altijd met de vrijere westerse zeden en gewoonten in gedrag, kleding en gebruik van sterke drank.

Het kleine rustige Sultan Ismail Petra Airport van Kota Bahru is een weldadige oase met wuivende palmen en zich niet haastende kruiers. U bent hier vooral voor uw rust èn om tussen de uitgestrekte witte stranden en de dichte jungle de ziel van Maleisië te ontdekken.

Vergeet Georgetown niet!

'Parel van de Oriënt' staat op Penang's glanzende poster geschreven. Daar heeft iedereen natuurlijk zijn eigen voorstelling bij, maar al bij m'n eerste ontmoeting vanuit de lucht sluit ik het met betelpalmen gekuifde eiland voorgoed in m'n hart.

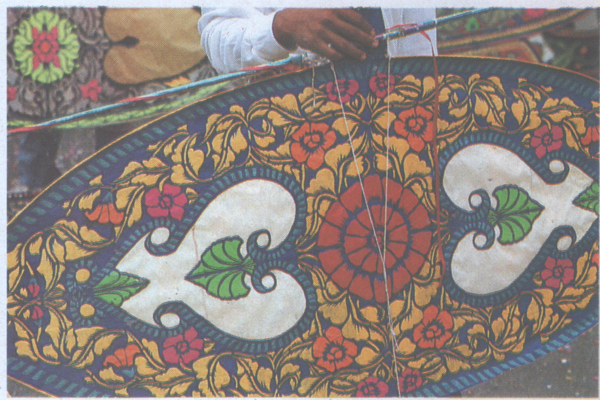
Dit is de plek waar de Engelse kapitein Francis Light vanuit zee een kanon vol zilveren munten op Penang's dichte jungle afvuurde. Zodoende was hij er zeker van dat er fors in de jungle gekapt werd en hadden zijn meegebrachte Indiase arbeiders niet lang meer nodig om het karwei te klaren. In augustus 1786 staat het eerste Engelse fort van Maleisië op het van de sultan van Kedah listig afhandig gemaakte eiland. Light noemde de Engelse nederzetting rondom het houten fort naar de toenmalige koning George de III van Engeland, *Georgetown.*

Georgetown is ook de reden waarom u Penang niet van uw lijstje moet schrappen. Hoewel de 'onbedorven stranden' van *Batu Feringhi,* Penang's toeristische beach-resorts, tot de verleden tijd behoren is en blijft Georgetown uniek. Ik ken geen stad in Zuid-Oost Azië waaruit de smeltkroes van culturen zo'n aparte sfeer opborrelt. De christenen, moslims, Hindoes en boeddhisten leven deur aan deur. En waar elders in de wereld steken Chinezen 's avonds rookstaven in hun clanhuis aan terwijl een paar straten verder de *muezzin* tot gebed roept. Hier staan ze nog: de koloniale paleizen der Engelse overheersing,





Geheel boven: De overdekte markt van Kota Bahru is onbetwist de mooiste van Azië: een absolute 'must' voor elke toerist. Boven: De prachtige kooien waarin de Merbuk-vogels vanuit de hoogte om forse prijzen kwinkeleren. Onder: Detail van een wedstrijdvlieger. De sport is in Kota Bahru geen kinderspel.



Een prachtoplossing: water als oplosmiddel.

Lak op basis van agressieve oplosmiddelen maakt van iedere auto een plaatje. Helaas zorgt dergelijke lak er ook voor dat het milieu er niet zo gekleurd op staat. Zo werd tot voor kort op de koop toe genomen dat er bij het spuiten van auto's koolwaterstoffen vrijkwamen. Daarmee werden de atmosfeer en ozonlaag onherstelbaar beschadigd. De Opel-ingenieurs zagen het daarom als hun direkte taak zowel de leefbaarheid van het milieu als de onberispelijke kwaliteit van onze auto's te waarborgen. Hun oplossing? Handhaaf de kleur, glans en duurzaamheid van de bestaande verf en verminder tegelijkertijd de uitstoot van koolwaterstoffen, door het gebruik van een nieuw lakprocédé op waterbasis. Een investering van 300 miljoen gulden in dit nieuwe procédé heeft de uitstoot van koolwater-



stoffen tijdens het lakproces met 80% verminderd. Opel is de eerste autofabrikant die deze nieuwe technologie toepast. Dus iedere nieuwe Opel die u ziet, zorgt ervoor dat we allemaal een stuk geruster adem kunnen halen. Onze betrokkenheid bij een leefbaarder milieu, zonder koncessies te doen aan de kwaliteit van onze auto's, houdt hiermee niet op. Zo lopen we voorop in de produktie van schone motoren en hebben het gebruik van asbest en cadmium in onze auto's tot het uiterste minimum teruggebracht. Wij zijn vastbesloten om betere manieren te vinden om betere auto's te maken... voor een betere wereld.



Look at Opel now!

OPEL



de gerechtsgebouwen, kerken en administratiepanden en de fantastische landhuizen met grote tuinen.

In Penang moet je staan en staren, dwalen en denken, zijn en voelen. De caleidoscoop van bonte kleuren en activiteiten is opwindend en verandert elk uur van de warme dag. Ondanks de culturele verscheidenheid is Georgetown uiterlijk een èchte Chinese stad. Veel meer dan Hongkong of Singapore, waar het Chinese aroma vermengd is met glazen en betonnen ingrediënten.

Gerieflijke 'badkuip'

De straatjes in het centrum met hun pastelkleurige huizen bieden een fascinerend blik op oneindige rijen pilaren en uithangborden met onleesbare, sierlijke Chinese tekens. In de open werkplaatsen zit de tinsmit naast de tempelbeeldenschilder en de steenhouwer naast de Mah Yong-spelmaker. Er is niets dat je op de drukke, propvolle markt niet kunt kopen terwijl de waarzegger, gezeten op zijn simpele kleedje op de hoek van de straat je vertelt of je nog een toekomst hebt om geld uit te geven. Tussen al dit gewoel dringen zich de mooiste *trishaws* van Azië. Je zetelt in een badkuipje waarvan de ligstand net geen zitstand is. Een parasolletje beschermt tegen regen èn zonneschijn. Voor wie even genoeg gelopen heeft, is dit de meest ideale vorm van 'reizen' door Georgetown. Maak een goeie deal met de berijder en laat u achtereenvolgens afzetten bij het *Khoo Kongsi Clanhuis,* Penang's mooiste bouwwerk, de *Kuan Yin Tempel,* waar het dagelijkse tempelleven een fascinerend kijkspel oplevert en de Indiase *Sri Mahamariamman Tempel* met z'n gebeeldhouwde gopuram, de top van de tempel.

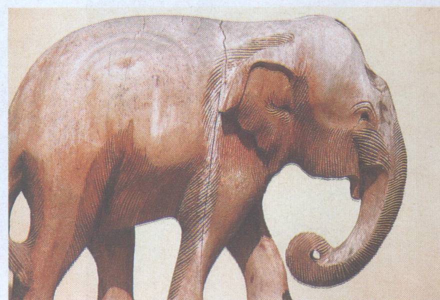


Geheel boven: Penang kan bogen op de mooiste trishaws van Azië. Zo'n gerieflijke 'badkuip' is het ideale transportmiddel voor de 'sightseeër'! Midden: Glimlachende boeddha's houden een waakzaam oogje op de kiekende kijkers. Onder: Een 'clan' pier in Georgetown, waar vissers wonen op de zee.



Het tempeleiland Penang bezit nog veel meer religieuze bouwwerken die de moeite van een bezoek waard zijn. Maar persoonlijk zou ik u ook nog iets heel anders willen aanraden. Maak in de vroege ochtend, bij voorkeur rond zonsopkomst, een wandeling over één van Georgetown's twee 'clan-pieren', die het merkwaardigste waterfront van Azië vormen. Twee houten dorpen bestaande uit huizen en vlonders op palen boven de zee en een aantal schilderachtige (woon)boten. Er wonen vissers en vrachtvaarders met hun familie's en ze behoren tot de Lim-clan of de Chew-clan. De leden van de clan komen niet in elkaars gebied, maar u bent als bezoeker van verre van harte welkom bij de ruige zeebonken wier leven bepaald wordt door eb en vloed.

's Avonds verandert de stad in één groot, sprookjesachtig restaurant waar u zowel buiten als binnen uitzonderlijk kan genieten van de gehele Aziatische keuken. Maleisisch, Indonesisch, Chinees, Nyonya, Noord en Zuid Indiaas, Thais, Japans . . . elke avond is het een bijzonder moeilijke keuze. net als de beslissing wáár! Want zal het een betoverend geurend eetstalletje worden, een seafood-restaurant langs de boulevard *The Esplanade,* een avondje India in het *Kashmir* restaurant van het *Oriental* hotel of het koloniale viergangen menu in de Victoriaanse eetzaal van het E & O Hotel. Dat laatste raad ik u met stip aan. Penang's beroemde *Eastern & Oriental Hotel* hoort in het rijtje van het Strandhotel in Rangoon en Raffles in Singapore. Tot in de dertiger jaren was het E & O hèt adres voor de high society in Penang. En hoewel de tand des tijds het E & O niet onberoerd heeft gelaten, is de koloniale ambiance nog altijd daar: uit de imposante koepelhal is alleen de fontein verdwenen, in de grote balzaal worden weer feesten gevierd en in de '1889 - bar' leeft nog de sfeer van haar oude bezoekers Somerset Maugham en Rudyard Kipling. Alles, van kamer tot kelner, droomt van E & O's glorieuze dagen. De sloffende obers op versleten schoenen, de krom-



Tropisch hardhout is niet alleen een hoofdbron van 's lands inkomsten, maar ook geliefd materiaal voor zijn houtsnijders.

KLM in Kuala Lumpur

Boekingskantoor Shop 7, Ground floor, President House, Jalan Sultan Ismail, tel: (03) 242 7011.

dag/vertr-aank/vluchtnr/type/klasse:

Amsterdam-Kuala Lumpur

dinsdag 14.10-13.25u* KL813 B747 FCM

Kuala Lumpur-Amsterdam

woensdag 19.25-06.30u* KL814 B747 FCM

* = aankomst volgende dag



Boven: De Kek Lok Si tempel op Penang's heuveltop. Onder: Het Chinese hart van Georgetown.

gebogen kruiers aan wie je eerder geld voor de dokter geeft dan je bagage en de oude barmuzikanten behoren tot de historische inventaris en dienen het hotel al sinds jaar en dag. En wanneer u, na een aangenaam aperitief aan het waterfront, wacht op uw *Fisherman's Delight* of *Neptune's Catch* van huisgerookte garnalen, geniet dan even van uw unieke tafel. Het prachtige, weliswaar wat gebutste, originele (!) servies met scheepjes en palmpjes verdwijnt namelijk zodra de

Georgetown is en blijft uniek. Ik ken geen stad in Zuid-Oost Azië waar uit de smeltkroes van culturen zo'n apart sfeer opborrelt. De christenen, moslims, Hindoes en boeddhisten leven deur aan deur.

maaltijd wordt geserveerd om plaats te maken voor eigentijds, goedkoop porselein waar alles mee mag gebeuren. Overigens biedt de menukaart naast het koloniale viergangen menu ook een aantrekkelijk aanbod van Chinese en Maleisische gerechten waaronder kapitein Francis Light's favoriete keus: *Captains Curry.* De lange, interessante wijnkaart heeft Duitse, Franse en Maleisische wijnen. De kwaliteit is goed en in de warme, comfortabele sfeer waagt zelfs de stugste koloniaal een dansje op de meeslepende tonen van vervlogen tijden.

Op de vlucht terug - alweer omgeven door Nederlands comfort en gezelligheid - blader ik in *Expats in Malaysia,* het boekje dat ik vers van de pers bij het afscheid heb meegekregen. 'Kom en ontdek de waarheid van Maleisië' schrijft *Dato Seri Rafidah Aziz,* de minister van handel en industrie, in haar voorwoord.

Ik geef haar uitnodiging gaarne aan u door, ook al is ze niet in de laatste plaats bedoeld voor de zakenman aan wie het moderne en stabiele Maleisië nog zoveel onbenutte kansen biedt. Maar behalve het vrolijk rinkelen van de kassa heb ik in de groene schatkamer van Azië nog een andere waarheid ontdekt: 's lands 'harmony in diversity' is niet alleen drijfveer van een doortastend volk maar vormt ook zijn belangrijkste aantrekkingskracht voor de rest van de wereld! *Muk Swart*



'ZE ZEGGEN WELEENS DAT EEN HYPOTHEEK EEN SOORT SPAARPOT IS. MAAR KAN JE DAAR DAN OOK AF EN TOE WAT EXTRA'S INSTOPPEN?'

Dat is zo een van die vragen die ons als hypotheekbank, dus als specialist, regelmatig worden gesteld.

Vragen waar we graag antwoord op geven omdat we het als onze taak zien hypotheekmogelijkheden te bieden die zoveel mogelijk aansluiten op de leefomstandigheden van onze kliënten.

Daarbij gaan we er ook steeds van uit dat hun wensen en eisen nogal uiteen kunnen lopen. Neem nu de vraag hierboven.

Mijnheer heeft z'n huis niet alleen voor z'n plezier gekocht, maar ook een beetje als investering. Toen hij het kocht koos hij voor de Lage Lasten Hypotheek. Omdat die, zoals de naam al zegt, laag in lasten is.

Toch gebeurt het weleens dat hij wat ruimer bij kas zit en nu vraagt hij zich af of hij daar iets mee kan doen.

Het komt dan mooi uit dat hij al een Lage Lasten Hypotheek heeft. Want nu ontdekt hij dat deze hypotheekvorm niet alleen voordelig, maar ook uiterst flexibel is.

Het is dus heel goed mogelijk voor hem om tussentijds met spaargeld extra kapitaal te storten. Op de momenten dat hem dat uitkomt.

Waardoor zijn netto lasten op den duur zullen dalen, of de looptijd van z'n lening verkort wordt.

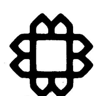
Zo kan hij zijn hypotheek inderdaad als een soort spaarpot gebruiken. Want het geld dat hij in zijn huis stopt is immers nooit weg.

U ziet dus dat een Lage Lasten Hypotheek u op het lijf geschreven is.

Uiteraard hebben we hier niet alle details kunnen behandelen.

Maar een goede makelaar, assurantie-adviseur of een goede hypotheekbemiddelaar kan u alles vertellen over de mogelijkheden die de Westland/Utrecht Hypotheekbank u als specialist kan bieden.

Bellen met ons hoofdkantoor kan ook: 06-0560 (tijdens kantooruren). Ons adres is: Mr Treublaan 7, 1097 DP Amsterdam.



JE KOMT ER BETER UIT MET DE WESTLAND/UTRECHT HYPOTHEEKBANK.

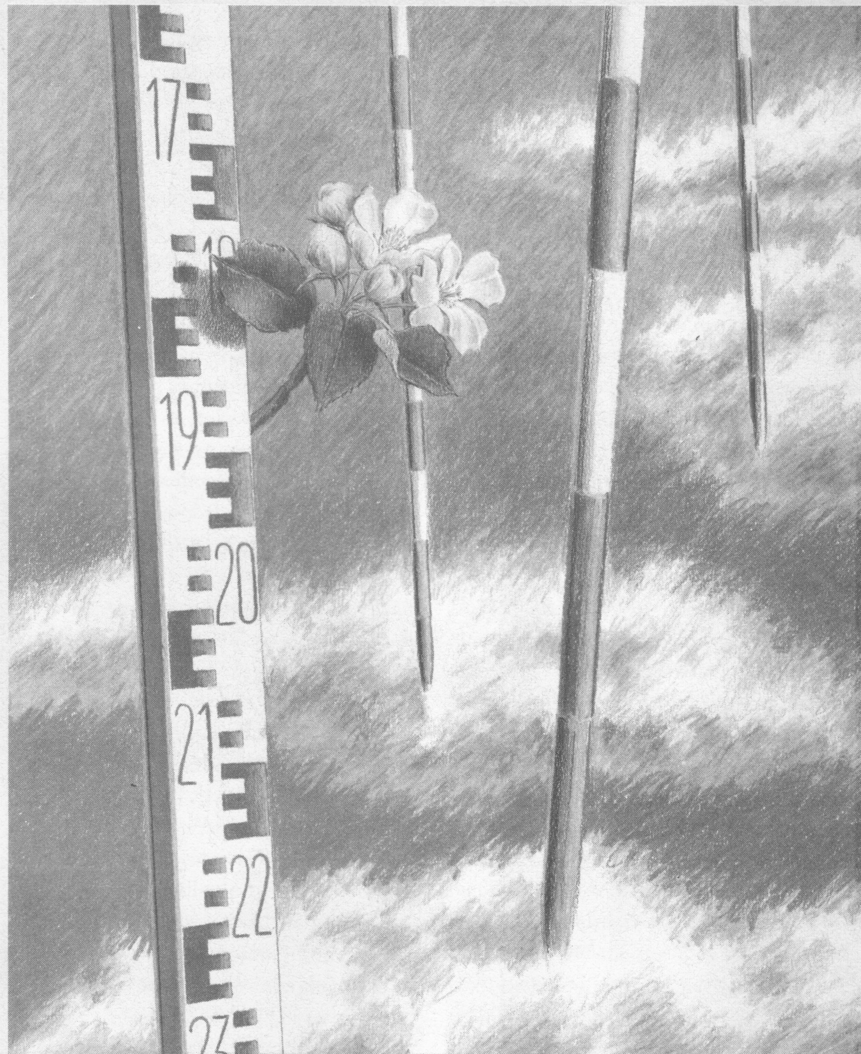


MILLWOOD
WHISKEY CREAM
PRODUCE OF HOLLAND
LIKORETTE
WITH DUTCH CREAM AND IRISH WHISKEY
SPIRITUEUX - GEESTRIJKE DRANK - LICOR

Amerika versus Europa:

HET METEN VAN GELUK

'Rijk is hij die tevreden is met wat hij heeft'. Dit citaat uit de Talmoed verwoordt het probleem waarvoor wij staan wanneer we de kwaliteit van het bestaan in uiteenlopende landen willen vergelijken. Econoom Arjo Klamer snijdt dit onderwerp aan in zijn zesde en laatste artikel over de culturele verschillen op economisch gebied in Europa en Amerika.



GIEB VAN ENCKEVORT

Sigmund Freud kwam aan in New York, gaf colleges aan de Clark University in Worchester, Massachusetts, bekeek de Niagara-watervallen en was blij toen hij weer naar huis kon. Het lawaai in de Nieuwe Wereld benauwde hem, hij kon niet wennen aan het eten en hij ergerde zich aan het ontbreken van openbare toiletten. Bovendien vond hij de Amerikanen lomp en banaal.

Miljoenen Europeanen dachten daar anders over. Zij staken de oceaan over om voorgoed in Amerika te blijven. Jules Sieburg is één van hen. Hij heeft een goede baan, een mooi huis in een buitenwijk met een grote tuin waarin zijn beide kinderen lekker kunnen spelen. Hij is meer tevreden dan hij ooit in Nederland, zijn land van herkomst, is geweest. 'Het leven is hier zoveel makkelijker', zei hij tegen mij. 'Ik voel me hier veel vrijer dan ooit tevoren in mijn leven.' Ik kon dat goed begrijpen. Ook ik vond in Amerika een kwaliteit van het bestaan die ik niet kende in mijn land van herkomst. In Amerika voel je de mentaliteit van de *huifkar* die op weg is naar het westen en dat is stimulerend voor enthousiaste, ondernemende mensen, waartoe ik ook mijzelf reken. De *burchten* van Europa met hun tradities en hun sinds lang gevestigde gezagsverhoudingen zijn benauwend daarbij vergeleken. En toch raakt Freud's reactie een gevoelige snaar.

Waar het om gaat is de kwaliteit van het bestaan in Europa in vergelijking met die van Amerika. Mensen die aan deze en aan gene zijde van de oceaan zijn geweest maken hier steevast een punt van. We moeten de eerste nog tegenkomen die niet uit begint te pakken als hem om een vergelijking wordt gevraagd. Een Amerikaanse zakenman laat iedereen graag horen dat hij het heerlijk vindt om in Parijs te wonen maar - zachtjes en discreet - vertelt hij er wel bij dat hij het onpraktische gedoe van de Fransen zat is en dat zijn zoon wel weer eens een partijtje honkbal zou willen spelen. Een Duitser beklaagt zich over het Amerikaanse eten en over de winkels maar vertelt wel in één adem door dat hij zo blij is met zijn laboratorium in Iowa.

Al jaren probeer ik op dit punt voor mijzelf tot een eindoordeel te komen. Met tal van ex-landgenoten heb ik eindeloze gesprekken over dit onderwerp gevoerd. En nu ik mij geroepen voel eindelijk een definitief standpunt in te nemen besef ik hoe wezenlijk, maar ook hoe lastig deze vraag is. De kwaliteit van het bestaan omvat alles eigenlijk

waar het in het leven om gaat. Zij kan niet worden afgelezen aan inkomen of welstand, niet aan het ontbreken van een blokje ijs in je cola of een smakeloos ingericht winkelcentrum. De kwaliteit van het bestaan is een afgeleide van onze eigen normen en verlangens. Daarom is elke discussie over die kwaliteit uiteindelijk een discussie over onze eigen eisen. Niettemin gaan velen liever voorbij aan deze filosofische kanten van de zaak. Zij willen eenvoudigweg weten waar het nu beter is: op het platteland of in de stad, in een groot bedrijf of in een kleine zaak, in een religieuze of een niet-religieuze samenleving, in Europa of Amerika.

Hoe gaat het?

Economen pretenderen enig begrip te hebben van de vraag naar kwaliteit. Concentreer je, zeggen zij, op het persoonlijk welbevinden, op de manier waarop ieder van ons zijn behoeftebevrediging maximaal probeert te maken en zijn ongenoegen zo klein mogelijk. De kwaliteit van het bestaan is dan een kwestie van de persoonlijke geluksbeleving.

Daar zit iets in. Denken in termen van persoonlijk welbevinden ligt de westerse mens. Let maar eens op de gangbare begroetingsfrasen: 'Hoe is het?', 'Hoe gaat het?', 'How are you?', 'Come va?'. De letterlijke betekenis van die vragen is verloren gegaan. Toen deze begroetingen in de veertiende eeuw in zwang raakten waren zij echt een verzoek om informatie over iemands persoonlijke situatie, over de kwaliteit van zijn bestaan. De vraag nodigde uit tot nadenken over de eigen omstandigheden en niet over die van je gezin, je vader, de landvoogd of de koning. De vraag paste bij het opkomend individualisme van de renaissance.

Deze nieuwe aandacht voor het individu werd vastgelegd in de utilitaire wijsbegeerte van Jeremy Bentham, de Britse denker uit het begin van de negentiende eeuw. Zijn stelling dat het hele leven draait om de vraag naar persoonlijk geluk was een inspiratiebron voor Franse en Amerikaanse revolutionairen. Economen werden vooral aangesproken door zijn stelling dat de grote beslissingen in iemands leven altijd gebaseerd moesten zijn op een scherpe afweging van te verwachten genot en pijn. Die gedachtengang van Bentham was voor economen zo logisch dat zij tenslotte in ieder mens een wezen zagen dat streefde naar de optimalisering van zijn geluk. Het ligt voor iedereen voor de hand, beweerden zij, bij elke keuze datgene te kiezen wat het meeste bijdraagt tot het eigen welbevinden. In het economische model werd de mens daardoor gezien als iemand die zich constant afvroeg: 'Hoe is het met mij?' of 'Hoe is het met mij als ik doorga met lezen in plaats van een praatje te gaan maken met mijn buurman?'.

Helaas is op dergelijke vragen geen redelijk antwoord meer te geven. Een duidelijke graadmeter voor geluk is moeilijk te vinden. Hoeveel voegt lezen toe aan het geluk in vergelijking met een vriendelijk praatje? Zou een geluksmeter om de pols het antwoord kunnen geven? Natuurlijk niet. De hele constructie leek niet alleen raar, zij wàs raar. Dat zagen de economen ook wel weer vrij spoedig in. Zij richtten hun aandacht daarom op iets wat dichter in de buurt kwam van een praktische maatstaf - het aantal goederen dat iemand heeft, waarbij één ding als zeker werd aangenomen: hoe meer hoe beter. Economen stellen doorgaans de welvaart in een land gelijk met het nationaal produkt per hoofd van de bevolking. Dat maakt een paar kleine Arabische emiraten de beste plek ter wereld om te wonen, op korte afstand gevolgd door enkele Westeuropese landen. Volgens dit criterium zouden de Italianen de Britten in de kwaliteit van hun bestaan voorbij zijn gestreefd en Amerika zakt dan al snel een heel eind op de ranglijst, ten dele als gevolg van de drastische koersverlaging van de dollar in de afgelopen jaren.

Economen zijn zelf de eersten om de beperkingen van deze vergelijkingen aan te geven. Ook al stroomt het geld net zo vlot als olie, het feit dat dit inkomen toch maar naar enkele inwoners gaat maakt alleen al veel verschil. Verkeersopstoppingen, luchtvervuiling, een raketbasis in de buurt zijn evengoed negatieve factoren die niet in de louter financiële maatstaf tot uitdrukking komen. Maar meer dan cijfers over de omvang van de produktie en het gemiddelde inkomen hebben economen niet te bieden als de vraag rijst waar het bestaan op zijn best is.

Sociale maatstaven

Sociologen kunnen ons dan wat verder helpen. Evenals de economen zoeken zij naar wegen om kwaliteit meetbaar te maken. Met dat doel voor ogen hebben zij tal van sociale maatstaven opgesteld die verder gaan dan de strikt economische criteria. De OESO bracht deze maatstaven onlangs bijeen in een rapport over de levensomstandigheden in de lid-staten. De gegevens werden als volgt gegroepeerd:

- *Gezondheid:* Invaliditeit, kindersterfte, verwachte levensduur, enzovoort.
- *Onderwijs:* Aantal jaren genoten onderwijs, enzovoort.
- *Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden:* Werkeloosheid, aantal arbeidsuren, bedrijfsongevallen, enzovoort.
- *Vrije tijd en ontspanning:* De besteding van de vrije tijd.
- *Beschikking over goederen en diensten:* Economische maatstaven.
- *Fysiek milieu:* Woonruimte, nabijheid van winkels, openbaar vervoer, openbare ruimte in de steden.
- *Persoonlijke veiligheid:* Hoe veilig is het 's nachts alleen over straat te lopen, hoe groot is de kans op een dodelijk verkeersongeluk.

De gegevens in elk van deze categorieën zouden ons kunnen helpen bij de beslissing waar wij het beste zouden kunnen wonen. Als gezondheid bij voorbeeld onze grootste zorg is, zouden we beter naar het noordelijk deel van Europa kunnen verhuizen. Nederlanders kunnen in doorsnee rekenen op een levensduur die twee tot drie jaar langer is dan die van Amerikanen. Zuigelingen in de noordelijke landen van Europa hebben de grootste kans om in leven te blijven. Dat zet de Amerikaanse prestaties op medisch gebied wel weer even in de schaduw. De gegevens over het onderwijs daarentegen wijzen in een andere richting. Amerikaanse kinderen gaan langer naar school en hebben meer kans op een universitaire studie dan hun Europese tegenhangers. De arbeidsomstandigheden doen dan de schaal weer doorslaan naar de Europese kant. Amerikanen moeten, of willen, meer werken dan Europeanen, zij hebben meestal geen recht op een betaalde vakantie en zij maken een grotere kans op een bedrijfsongeval. Andere min-punten aan Amerikaanse zijde zijn de onveilige straten en het verhoudingsgewijs hoge aantal doden door geweld.

De kwaliteit van het bestaan omvat alles waar het in het leven om gaat. Zij kan niet worden afgelezen aan inkomen of welstand, niet aan het ontbreken van een blokje ijs in je cola of een smakeloos ingericht winkelcentrum. De kwaliteit van het bestaan is afhankelijk van onze eigen normen en verlangens. Daarom is elke discussie over die kwaliteit uiteindelijk een discussie over onze eigen eisen.

Sociologen hebben op tal van manieren geprobeerd het persoonlijke geluk te meten, soms met verwarrend resultaat. Bij vragen als: 'Wat vindt u alles bij elkaar, bent u heel gelukkig, tamelijk gelukkig of niet zo erg gelukkig?', gaven de nuchtere Denen en Nederlanders te kennen dat ze niet gelukkiger kònden zijn. De uitbundige en zorgeloze Italianen leken daarbij vergeleken zwaar op de hand, meer nog zelfs dan de toch zo serieuze Duitsers. Met de Amerikanen gaat het goed: zij voelen zich nauwelijks minder gelukkig dan de Denen en de Nederlanders, maar van een volk dat naar buiten toe zo enthousiast en opgetogen is, zou je toch wat meer verwachten.

Sociologen die deze uitslagen bekeken waren niet minder verrast. De levensomstandigheden in Duitsland zijn in feite toch vrijwel gelijk aan die in Nederland, waarom zouden de Nederlanders zich dan gelukkiger moeten voelen? Waarop slaat dat? En wat is er met de Amerikanen aan de hand?

Culturele verschillen

Inmiddels is het wel duidelijk geworden dat de gelukservaring niet alleen afhankelijk is van economische en sociale omstandigheden, maar ook van culturele verschillen. De mensen zijn niet hetzelfde in Europa en Amerika, hun manier van leven loopt uiteen en daardoor ook hun antwoord op de vraag waarom het in het leven gaat.

Jennifer is een Amerikaanse van zestien. Onlangs heeft zij een jaar in Engeland gewoond. Ik kende haar als een typisch Amerikaanse tiener die niet genoeg kan krijgen van pizza's en de hamburgers van McDonald, die graag wat rondhangt met haar vriendjes en vriendinnetjes en die geen meter te voet zal afleggen als dat niet strikt noodzakelijk is. Toen ik haar in Engeland zag leek zij een ander iemand te zijn geworden. Zij las goede boeken ('dat doen ze allemaal hier') en genoot van wandelen - zij vroeg mij zelfs mee op een flinke tippel door de omgeving. Maar één ding was nog als vanouds: in het filiaal van McDonald dat daar kort tevoren was geopend werd zij minstens één keer per dag gezien. Eenmaal thuis verviel zij weer geheel in haar oude Amerikaanse gewoonten. Eén dag na haar thuiskomst weigerde zij al naar een winkel te lopen die toch maar tien minuten verderop was. Zij wou de auto van haar moeder hebben. 'Niemand loopt hier', was haar uitleg. De belevenissen van Jennifer laten niet alleen de invloed van de culturele omgeving zien, zij maken ook een belangrijk verschil in de Europese en de Amerikaanse manier van leven duidelijk. In Engeland liet zij zich door haar vrienden tot lezen en wandelen bewegen, in Amerika was zij meteen weer uit op haar gemak.

Volgens Tibor Scitovsky, een Hongaarse econoom die naar Amerika emigreerde, is die nadruk op comfort typerend voor de Amerikaanse consumptiemaatschappij. In zijn bekende boek *The Joyless Economy* beweert hij dat de Amerikanen het tè goed hebben en dat zij in vergelijking met Europeanen daardoor nogal een saai en fantasieloos leven leiden bovendien.

Amerikanen eten veel, vaak tè veel (40 procent van alle Amerikaanse jongeren is te zwaar), maar de naar verhouding lage omzet van vers fruit en vers vlees doet vermoeden dat zij toch minder gezond eten dan de mensen in Europa. Scitovsky hecht veel waarde aan het feit dat vele Europeanen, mannen zowel als vrouwen, van koken houden, terwijl maar weinig Amerikanen daaraan hun energie willen besteden. Het doorsnee-Amerikaanse gezin waarvan beide ouders werken, eet gemiddeld zeven en een halve keer per week buiten de deur. Daardoor is het mogelijk dat McDonald inmiddels meer dan 60 miljard hamburgers heeft verkocht. Andere mogelijkheden zijn diepvriesmaaltijden en ingevroren pizza's. Alleen yuppies zullen het daarnaast in de verfijnde keuken zoeken.

Deze monotonie in het bestaan blijkt ook uit de Amerikaanse manier van tijdsbesteding. In de afgelopen tientallen jaren hebben de Amerikanen tijd weten te besparen op eten (nu gemiddeld 30 minuten per dag), wandelen (van gemiddeld 22 tot één minuut per dag) en boeken lezen (van gemiddeld 29 tot nu negen minuten per dag). De helft van de aldus gewonnen tijd wordt besteed aan televisie-kijken, de rest aan winkelen, en - vreemd genoeg - huishoudelijke arbeid. Alleen de Japanners kijken nog meer dan de Amerikanen naar de televisie: het is een nationale bezigheid die eerder de mensen zoet houdt dan hen oppept, daar zijn de meeste kijkers het wel over eens.

In een aantal onderzoeken gaven nuchtere Denen en Nederlanders te kennen dat zij niet gelukkiger kònden zijn. De Amerikanen voelen zich nauwelijks minder gelukkig dan de Denen en de Nederlanders, maar van een volk dat naar buiten toe zo enthousiast en opgetogen is, zou je toch wat meer verwachten.

Volgens Scitovsky is de geringe tolerantie voor excentrieke mensen in Amerika eveneens een teken van levenloosheid. De massa maakt de dienst uit, iedereen dwingend dezelfde kleren te dragen, dezelfde films te zien, dezelfde bladen te lezen, allemaal opgezet met de gemiddelde Amerikaan in het achterhoofd. Scitovsky vindt ook het neerzien op kunst en het gebrek aan gevoel voor schoonheid in Amerika zorgwekkend. Hoewel Amerikanen enkele van de allermooiste gebouwen hebben neergezet, zijn de straten en pleinen er dikwijls smerig, hun eigen woning is over het algemeen met wansmaak ingericht. Stijlvolle meubelen, zo die al voorradig zijn, komen uit het buitenland.

De keerzijde van de medaille

Toevallig ontmoette ik de econoom Rob Fisher in Worchester, de plaats waar Freud college had gegeven. De juistheid van Scitovsky werd aan alle kanten om ons heen bevestigd door de uitgewoonde, wanstaltige gebouwen en het huisvuil in de straten daaromheen. Net zoals Jennifer had Fisher kort tevoren een jaar in Engeland gewoond. Ja, hij zag al die troep en toch maakte hij zich over heel iets anders kwaad. 'Natuurlijk is Engeland mooier, met al die landwegen en die leuke kleine huisjes, maar ik vind het toch een deprimerend land met zijn traditie en zijn klasseonderscheid', zei hij. 'Dit mag dan allemaal wel lelijk zijn, voor mij drukt het toch ook de vrijheid uit die in dit land te vinden is. Amerikanen zijn dan misschien niet zo keurig, ze worden in ieder geval ook niet door achterlijke gewoonten in het gareel gehouden.'

Hij wou zeggen dat Scitovsky's kritiek maar één kant van de Amerikaanse en de Europese levensstijl belichtte. De medaille heeft een achterkant, en wel het economische leven in Amerika. De stimulansen die Scitovsky in het sociale leven miste, zijn in de arbeidsomgeving toch wel degelijk te vinden. Voor vele Amerikanen is werken heel belangrijk. Werk geeft hen een gevoel van eigenwaarde. De meesten werken erg hard - vaak meer dan 55 uren in de week en meer dan 70 uren in de week is geen uitzondering - en dat alles veelal vol toewijding en enthousiasme. De drijfveren die zij in het leven nodig hebben vinden zij in hun werk, terwijl zij thuis alleen maar een borrel drinken, televisie kij-

ken, wat kletsen en een pizza eten.

Werk, daar draait het om in de huifkar-samenleving. Van meet af aan hadden de immigranten die begonnen aan de tocht over de Atlantische Oceaan de opzet om het in de Nieuwe Wereld te gaan 'maken'. Hard werken stond hoog bij hen aangeschreven. Op nette manieren en het gemaakte gedrag dat in Europa zo belangrijk was, keken zij neer. Hun leven kende maar één doel, vooruitkomen. De kunst om van het leven ook iets aangenaams te maken kwam pas op de tweede plaats. Diezelfde normen zijn min of meer nog steeds van kracht. Natuurlijk hebben de mensen in Californië inmiddels wel geleerd om van het leven te genieten, maar binnen de Verenigde Staten vormen zij toch een kleine minderheid. En ook al hebben yuppies een dure en verfijnde smaak ontwikkeld, hun bestaan draait toch nog altijd om de arbeid. In tegenstelling daarmee leggen de bewoners van de Europese burchten de nadruk meer op levenskunst in de vorm van jeu de boule, toneel, koken, indruk maken op de omgeving of wat dan ook. Europeanen zijn toegewijde levensgenieters. Zij verzorgen hun tuin, maken zich druk over een openbaar plantsoen, verlangen hoge kwaliteit van levensmiddelen, kranten en boeken. Vele uren van de dag cultiveren zij de kunst van het gesprek, thuis en op een plein, in café's en op kantoor.

Europeanen zoeken in hun vrije tijd naar nieuwe impulsen, terwijl zij in hun werk meer uit zijn op comfort en zekerheid. In tegenstelling tot de Amerikanen zijn zij vóór bemiddeling door hun vakbond en met hun stem steunen zij regeringen die hun recht op een minimumloon, op fatsoenlijke arbeidsomstandigheden en op landurige vakanties zeker willen stellen. De Europese verzorgingsstaat is een rechtstreeks uitvloeisel van dit verlangen naar economische geborgenheid.

Onduidelijkheid en spraakverwarring

De conclusie moet zijn dat Amerikanen het in hun vrije tijd gemakkelijk willen hebben en dat de Europeanen dan liever nieuwe impulsen ondergaan, terwijl deze houding in het werk juist omgekeerd is. Deze tegenstelling veroorzaakt veel onduidelijkheid en spraakverwarring in de omgang tussen mensen uit de beide werelddelen.

Rita Levi-Montaloni, die de Nobelprijs kreeg voor haar werk op medisch gebied, is Italiaanse maar zij heeft een aantal jaren in Amerika gewoond. Zij vat de geestesgesteldheid van mensen die de oceaan zijn overgestoken goed samen: 'Toen ik aankwam in Amerika voelde ik mij meteen al thuis', zei zij in een interview voor een Italiaans blad. 'Iedereen was hartelijk en royaal. Iemands verdiensten worden in de Amerikaanse samenleving ook werkelijk gewaardeerd. Dat kun je van Italië niet zeggen. Maar ook al krijg je het idee dat iedereen er in Amerika goed van kan leven, dan is dat toch juist in Italië weer eerder het geval. In Italië zijn we nog niet bedorven door een overmaat aan comfort en ook maken wij ons minder zorgen voor de toekomst. In Amerika is het geluk veel oppervlakkiger.'

Giovanni Agnelli, topman van Fiat, zegt hetzelfde nog wat kernachtiger: 'De Italianen benijden de Amerikanen om hun successen, de Amerikanen benijden ons om de manier waarop wij leven'.

Het doorsnee-Amerikaanse gezin waarvan beide ouders werken, eet gemiddeld zeven en een halve keer per week buiten de deur. Daardoor is het mogelijk dat McDonald inmiddels meer dan 60 miljard hamburgers heeft verkocht. Andere mogelijkheden zijn diepvriesmaaltijden en ingevroren pizza's.

Dit alles betekent dat geen enkele deskundige, hoe wijs en hoe gedocumenteerd hij ook mag zijn, zal kunnen zeggen waar het leven nu beter is. Het hangt af van iemands culturele achtergrond. Natuurlijk geld, telefoon, televisie, een toilet met spoeling en veel andere voorzieningen dragen bij aan de kwaliteit van het bestaan, maar niet voor iedereen en niet altijd in dezelfde mate. Aan de universiteit waar ik college geef kwam ik ook studenten uit Nepal tegen. Zij werden door al deze dingen niet tot andere gevoelens gebracht. Voordat zij naar Amerika kwamen hadden zij nog nooit een toilet met spoeling gezien en zij wilden aanvankelijk niet geloven dat het hele afvoersysteem echt in de grond zat. Zij werden overdonderd door de materiële welvaart van Amerika, maar gelukkig voelden zij zich daar niet. Gewend om altijd tussen de mensen te zijn en altijd in het openbaar te leven, voelden zij zich eenzaam en verloren in hun goed onderhouden appartement met stromend water en stortbak boven het toilet. Na drie maanden gingen zij weer naar huis.

Ook een waardeoordeel kan veranderen. Een collega had vroeger in zijn kleine woonplaats in Arkansas een bestaan met een maximum aan kwaliteit. Hij was geslaagd in het leven. Het was allemaal nog beter gegaan dan hij ooit had durven dromen - een doctorsgraad in de economie, een docentschap aan een gerenommeerde universiteit, een paar artikelen in wetenschappelijke bladen, een klein gezin. Vorig jaar keerde hij terug naar zijn geboorteplaats voor de begrafenis van zijn vader, die winkelier was geweest - bepaald geen beroep dat deze collega zou kunnen aanspreken. Maar blijkbaar was zijn vader een belangrijk man geweest in die gemeenschap. Er waren meer dan duizend mensen voor zijn begrafenis op de been. Onze vriend besefte toen dat op zijn eigen begrafenis nooit zoveel mensen aanwezig zouden zijn.

Goed, hij had succes gehad, maar nu vroeg hij zich af wat dat succes nu eigenlijk betekende, vergeleken bij de indruk die zijn vader blijkbaar op zijn omgeving had gemaakt.

Net als die collega zocht ook ik ver van huis kwaliteit van het bestaan. Zoals veel andere academici en zakenmensen voelde ik mij aangetrokken door de Amerikaanse werksfeer die ook inderdaad heel stimulerend is gebleken. Ik ben daardoor veranderd. Ik ben gehecht geraakt aan de omgang met mensen uit vele landen en uiteenlopende culturen. Voor mij maakt dàt nu onderdeel uit van de kwaliteit van mijn bestaan. Bijgevolg voel ik mij niet meer helemaal thuis in Nederland. Dat is moeilijk uit te leggen aan de mensen tussen wie ik ben opgegroeid. Maar zoals andere buitenlanders die ik ken, hoor ik evenmin ook volledig thuis in Amerika. De café's en pleinen van Europa kunnen wij nooit helemaal vergeten. Wij houden heimwee naar de schoonheid van Europa en naar de betovering van het landschap en zijn mensen, die vooral in Zuid-Europa is te vinden. Daarom reis ik minstens één keer per jaar ook heen en weer tussen Amerika en Europa, altijd verdeeld tussen twee culturen, twee continenten... 

Arjo Klamer

Vertaling en bewerking Aad van der Mijn

Arjo Klamer is een internationaal bekende econoom en schrijver van 'Conversations with Economists' (1984). Hij is Nederlander. Hij doceert aan de University of Iowa en is columnist bij NRC Handelsblad.

Rients van der Ploeg (54), van Van der Ploeg en Terpstra in Leeuwarden, koeienexporteurs:

'Als de koetjes het vliegtuig ingaan, stap ik gelijk met ze naar binnen'

Zijn firma heeft het grootste aandeel in de export van koeien uit Nederland. De grootste order tot nu toe: negenduizend stuks voor Iran, compleet met instructie en training hier en begeleiding ter plaatse. Het vervoer gaat soms per veewagen of vrachtschip, maar meestentijds per vliegtuig.

Je kunt er niet omheen, molens, tulpen, koeien. Hoe begint het gedicht ook weer: 'De meeuw uit zee gevlogen, de visser aan het strand, de koe de kop gebogen - ja, dat is Nederland!'

En nergens zijn ze zo mooi schoon. Of dat nou komt door het groene gras en de weidse luchten, feit is dat het zwart-wit vee even pas gewassen lijkt als de luiers op de waslijn van de boerin. Sinds honderd jaar een alom gewaardeerd exportartikel en sinds jaren al de specialiteit van Van der Ploeg en Terpstra.

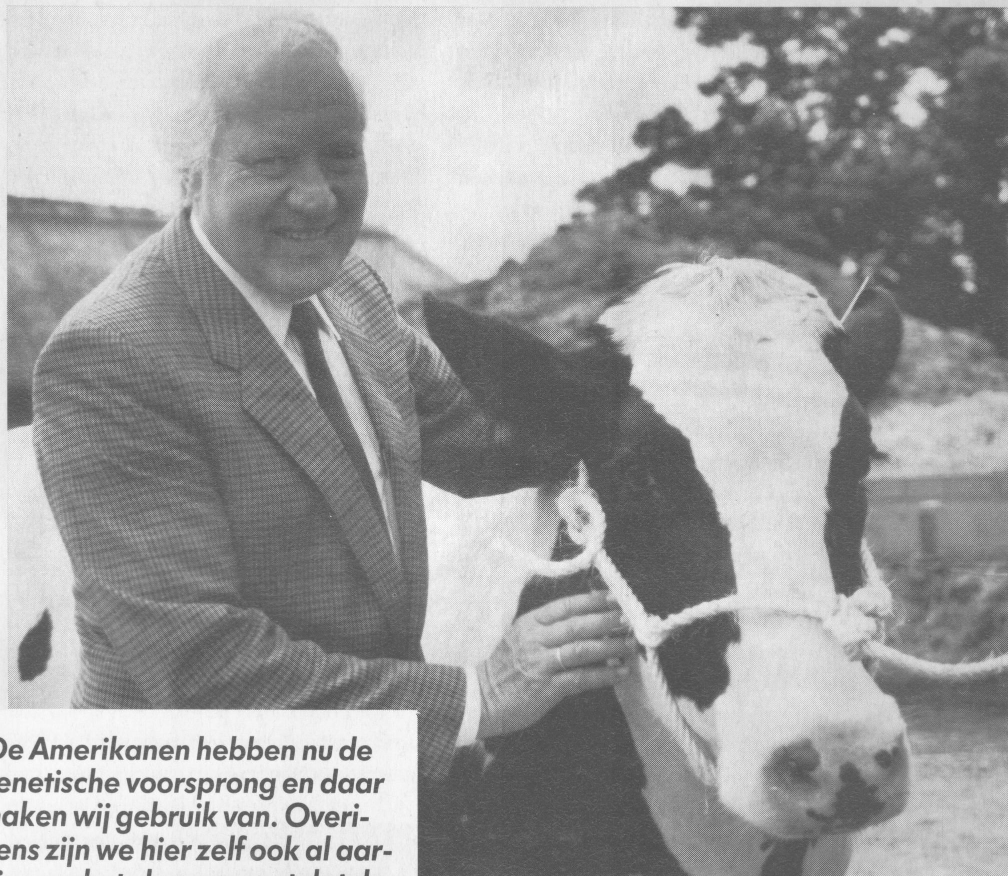
Omdat ik net in Veere bij een curiosawinkel een tachtigjarige etalagekoe van een slager had gekocht, laat ik Van der Ploeg daar een polaroid van zien om te kijken of het qua koe eigenlijk wat voorstelt. De leesbril gaat op en een beleefdheidslachje krult om de lippen. 'Da's in ieder geval geen moderne koe.'

Oh, denk ik, wat mag dat dan wel zijn, een moderne koe, en waar lopen die dan, in de P.C. Hooftstraat?

Een moderne koe, zo leer ik ter plekke, is tegen de 1 meter 50 hoog, slank, weinig spieren, lang van been en draagt de uier boven de hak. En die heten Holstein Frisians en als je d'r op let zie je ze overal staan en 'mijn' tachtigjarige koe is op z'n best een zogenaamde *dual-purpose* koe, voor de melk en (later) voor het vlees.

'Even voor de goede orde: De koeien zijn te verdelen in vier typen. Zuiver melk, melk/vlees, vlees/melk en alleen vlees.

'Wij zijn in Nederland te lang doorgegaan met die dual-purpose, moesten stieren uit de Verenigde Staten importeren voor de kunstmatige inseminatie. Daar keken de boeren maar vreemd van op, want we zijn altijd zo trots op ons onvermengde vee geweest. Maar in feite lag de basis van die Amerikaanse 'inmenging' natuurlijk toch in Friesland. Die Amerikanen hebben nu de genetische voorsprong en daar maken wij gebruik van. Overigens zijn we hier zelf ook al aardig aan het clonen, want dat de resultaten formidabel zijn, is zonder meer duidelijk, maar bovendien wordt er door de uiterst zware selectie van het fokmateriaal en de voortdurende controle ook zorg gedragen voor vermijding van wat wij noemen de negatieve vererving. Voorbeeld: mijn vader kocht indertijd nog met vier anderen een stier voor zestienduizend gulden (in de vijftiger jaren, toen de K.I. kwam opzetten, was dat al tweeënhalve ton per stier), maar die stier hàd een negatieve vererving wat betekende dat de vaarzen terug gingen in melkproduktie, dus je kon zelf ook terùg naar af.'



'De Amerikanen hebben nu de genetische voorsprong en daar maken wij gebruik van. Overigens zijn we hier zelf ook al aardig aan het clonen, want dat de resultaten formidabel zijn, is zonder meer duidelijk.'

Koe uit de computer

'Dat is nu door de begeleiding van het fokken niet meer mogelijk, omdat je alle gegevens uit de computer krijgt, van de stier zowel als van de koe. Je kunt per computer je eisen stellen betreffende een gewenste koe. Hoe ze gevoederd is, hoe het beenwerk is, de locatie, het dagelijkse programma, enzovoort. Hoe streng we zijn is te illustreren met het feit dat van de 350 stieren die per jaar worden ingezet voor een gegarandeerde positieve vererving, er maar achttien overblijven voor de veestapel.

Er is hier in Friesland nog wel een groepje nostalgische boeren, die het op de

ouderwetse manier doen en dat vinden we prima, al was het alleen maar omdat je nooit weet of je d'r niet eens gebruik van moet maken, maar je kunt rustig stellen dat door het inzicht van de moderne, vooruitstrevende, intelligente boer de kwaliteit van de veestapel met sprongen is vooruit gegaan en dan hebben we het natuurlijk over de melkproduktie per jaar per koe.

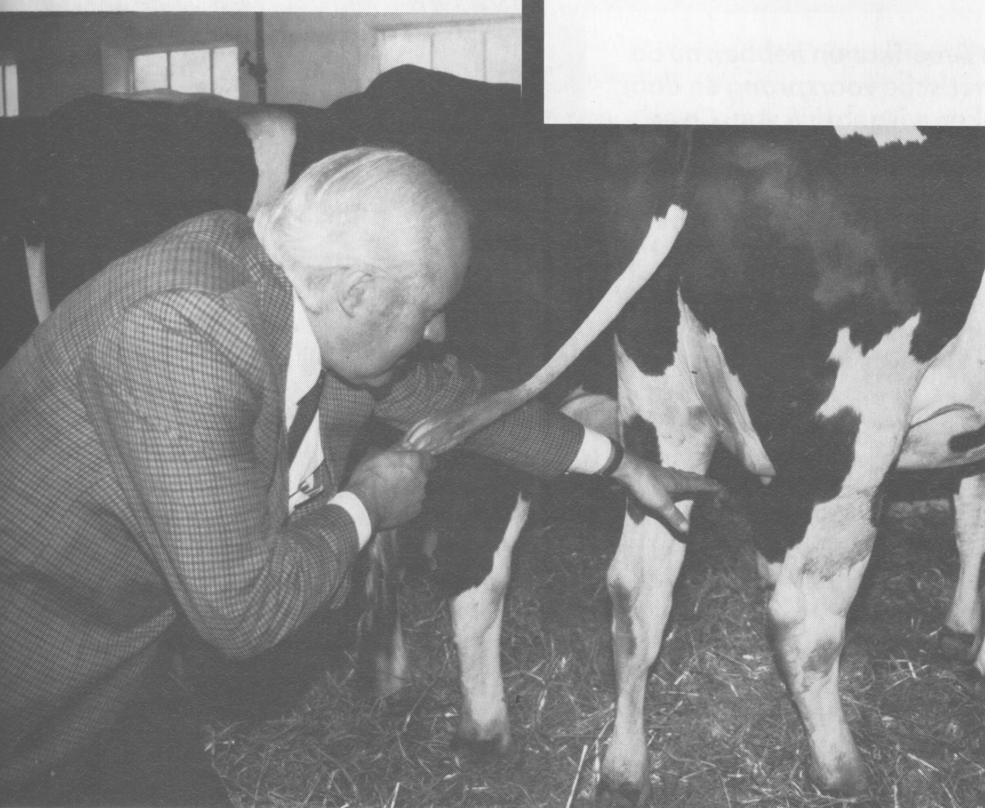
Op dit moment hebben wij de magische grens van 7000 kilo melk (melk wordt gewogen) gemiddeld per koe bereikt. Met een gemiddeld vetgehalte van 4.41% en 3.38% eiwit. In 1975 nog maar 5000 kilo en 4% vet.'

Ik kan niet helpen dat ik even naar de polsen van Van der Ploeg kijk, die eruit zien alsof hij die duizenden liters melk van kindsbeen af al persoonlijk in de emmer heeft doen stralen. Zo is het niet helemaal natuurlijk, maar de vader was zelf veefokker in Ee en de jongens liepen van 's ochtends vroeg tot 's avonds de weilanden af en moesten vanaf hun twaalfde twee keer per dag melken. Van der Ploeg herinnert zich nog dat hij als militair niet begreep hoe iemand van die 'kleine' marsen moe kon worden. Hij is later vertegenwoordiger in veevoeder geworden en twintig jaar geleden in de 'cattle-trade' gestapt. En is nu vaker weg dan thuis, want die trade is hectischer dan je zou denken. Spanje, Portugal, Griekenland, Afrika, Midden-Oosten, Verre Oosten, overal moet je jezelf en je koeien goed weten te verkopen, want de concurrentie komt uit het buitenland (Marokko, Turkije, straks ook Israël) plus van een viertal andere Nederlandse exporteurs.

Top-order: negenduizend koeien voor Iran

'Als Algiers een inschrijving houdt stellen wij ons als groep op en gaan we niet elkaar onderbieden. En wat sterk meetelt is de begeleiding, de instructie, de training, daar hebben wij hier in Oenkerk een praktijkschool voor. En als wij een compleet project moeten opzetten, zoals in '76 in Irak, dan doen wij dat bij voorbeeld in samenwerking met de melkmachinefirma Gascoigne. Aan Iran hebben we overigens de grootste order geleverd in de geschiedenis van de koeienexport, 9000 stuks. Die mensen zijn hier alles bij elkaar ruim twee jaar geweest om de beesten uit te zoeken. Ik heb daarnet nog iemand gesproken over een mogelijke order uit Tashkent van 2000 stuks. Ik vind het zeer belangrijk dat we ook met Rusland zaken gaan doen. Wij hebben de know-how, kunnen ze de begeleiding geven, de training hier, laat ze maar komen kijken.'

'Je kunt rustig stellen dat door het inzicht van de moderne, vooruitstrevende, intelligente boer de kwaliteit van de veestapel met sprongen is vooruit gegaan en dan hebben we het natuurlijk over de melkproduktie per jaar per koe.'



Negenduizend koeien van hier naar daar, hoe doe je dat?

'Dat hebben we in 22 maanden gedaan. Ze komen eerst in onze exportstal, worden gekeurd, ingeënt, dan gaan ze op de auto en dan met zes dieren tegelijk in een speciale container naar het vliegtuig. Gaan ze met zo'n highloader d'r in en dan ga ik zelf met de koetjes mee, zit ik boven ze lekker te lezen. Dat zijn dan allemaal drachtige vaarzen, waarbij het kalf goed vastzit. Dan nog, helaas, moet je met twee procent abortus rekening houden, dat is de stress. Uit en thuis in vierentwintig uur is natuurlijk niet niks. Ze gaan ook wel per schip. We hebben een keer 200 in een dag van de Frieslandhal in vrachtwagens van veertig stuks naar Zuid-Frankrijk gebracht en toen verder per schip naar Egypte.'

We gaan naar de exportstal, een kwartiertje met de auto buiten Leeuwarden, midden in het Friese land. Veertig koeien staan daar schoon gewassen met de kont naar een Portugese klant gekeerd. Van der Ploeg strijkt liefdevol met de vinger over een koeiedij, pakt wat vel tussen de vingers en wijst op de uier. 'Kwaliteit, prachtbeesten!', roept hij verrukt. 'Qualidad' tegen de Portugees. Niet te onderscheiden van de man aan de haringkar, maar hij weet dat hij niets hoeft aan te prijzen wat hij niet kan waarmaken, want de koeien moeten zich jarenlang in den vreemde bewijzen en dat mag ook wel voor de ruim vierduizend gulden die een koe 'met alles d'r op en d'r aan' kost, als ze daar eenmaal op haar plek staat. Niet voor niks heeft Van der Ploeg en Terpstra het grootste aandeel in de export. En dat vereist constant verzorging en contact. Bangkok, Teheran, Ankara, vliegtuig in, vliegtuig uit, langs stallen, weiden of, zoals ik zelf in de kale Negev-woestijn in Israël zag, lange rijen koeien onder een afdak, die van Friesland geen weet meer hebben.

Rients van der Ploeg wil juist veel van Friesland weten en laten weten buiten zijn beste koeien om. Hij gaf vroeger lezingen over de Friese taal en reciteerde erin. Het verbaast me niet, want al die tijd zat ik me af te vragen op wie hij toch lijkt en toen wist ik het. De dichter/schrijver Michel van der Plas. Maar of die wat van koeien weet..

Gregor Frenkel Frank

Spel met het half miljoen

De bomen reiken in beleggersland weer eens tot in de hemel. Wall Street vestigde een nieuw record, en ook aan het Damrak heerste een hosannastemming. Onze portefeuille boekte een winst van f 43.600,-, wat zelfs meer was dan de gemiddelde koersstijging. Trouw aan het motto 'never change a winning team' hebben we geen mutaties aangebracht, maar dat kan in de nabije toekomst snel veranderen.

De dag voordat we dit schreven, bereikte Wall Street het hoogste punt aller tijden. Een definitief afscheid van de crash van 1987, zo werd her en der verkondigd. Dat laatste staat echter nog te bezien, want de koersstijging die tot het nieuwe hoogtepunt heeft geleid is zo snel gegaan, dat we ons hart vasthouden voor de naaste toekomst.

Tijdens een hausse-markt is het altijd een prettige gedachte, wanneer de markt van tijd tot tijd gas terug neemt en niet oververhit raakt. Toen Wall Street in juli zo'n 220 punten toevoegde aan de Dow Jones index, waren de eerste stemmen al te horen dat het te snel ging. Augustus is in dat opzicht een perfecte kopie van juli geweest, want de koersen lijken nog maar één kant op te kunnen, namelijk omhoog.

Na die forse opmars is nu iets meer nodig dan een adempauze. Een forse correctie, waarbij de koersen zo'n tien procent terugvallen, lijkt zonder meer op zijn plaats, zeker gezien de vele onzekerheden die de Amerikaanse macro-economische ontwikkelingen nog steeds kenmerken. Hiermee rekening houdend hebben we de afgelopen twee maanden niets veranderd in onze portefeuille, maar houden de vinger aan de pols om bij onraad meteen een forse opruiming door te voeren, want een terugvallend Wall Street zal ook de Nederlandse aandelenkoersen geen goed doen.

Een directe aanleiding om iets te wijzigen in de portefeuille was er ook niet: een winst van f 43.600,- (5,7%, ofwel 39,5% op jaarbasis) mag er beslist zijn. Uiteraard bestond dit resultaat uit een aantal plussen en minnen, waaronder echter een heel grote plus: op de post Ahold haalden we de afgelopen twee maanden een winst van f 24.500,-. De kooplust van *Asko Deutsche Kaufhaus* was hier uiteraard niet vreemd aan. Maar ook fundamenteel is Ahold een goed aandeel, dat door de ontwikkelingen binnen de Europese detailhandel alleen maar wordt versterkt. In de komende periode zullen we winst veilig stellen door het schrijven van call-opties. Juist omdat we de stukken in bezit hebben kunnen we dat doen; ongedekt schrijven zouden we echter niet aanraden.

Van de andere posten kunnen we nog leuke winsten melden voor KLM (winst f 7.300,-), Heineken (f 5.300,-) en Amro bank (f 5.200,-). Koninklijke Olie, Akzo en Océ-van der Grinten veranderden niet veel in koers, terwijl de enige echte dissonant gevormd werd door Gist-Brocades, op welke post we een verlies leden van f 5.400,-. De knipperbol (aan-uit) fusie met branchegenoot ACF Holding is daar natuurlijk niet vreemd aan. Het bestuur van de onderneming is hierdoor wel in een vreemd daglicht komen te staan: eerst werd de fusie gezamenlijk aangekondigd, terwijl twee weken later twee leden van de directie hun voorzitter in de steek lieten. Maar ook de beurs, die toeliet dat binnen twee weken de noteringen van Gist en ACF drie dagen werden opgeschort, zat niet echt goed. 

	Naam	Datum opneming	Koers opneming	Waarde toen	Koers nu	Waarde nu
500	Koninklijke Olie	12-10-87	f 129,00	f 64.500	f 145,70	f 72.900
1020	Ahold	05-01-88	f 57,25	f 58.400	f 143,00	f 145.900
260	Akzo	13-05-88	f 101,28	f 26.400	f 145,80	f 37.900
2000	Gist-Brocades	04-07-88	f 34,70	f 69.400	f 33,90	f 67.800
150	Océ-v.d. Grinten	04-07-88	f 226,00	f 33.900	f 302,00	f 45.300
625	Heineken	09-09-88	f 108,00	f 67.500	f 132,30	f 82.700
1500	KLM	18-10-88	f 36,10	f 54.200	f 55,40	f 83.100
1050	Amro bank	24-04-89	f 74,91	f 78.700	f 87,00	f 91.400
	Kraakdeposito (7%)					f 187.300
						f 814.300

FD Check-up

Terug uit de tropen

We leven in een wereld waarin miljoenen mensen uit alle windstreken zich pijlsnel van de ene plaats op aarde naar de andere laten vervoeren. We vergeten weleens, dat allerlei ziekten ook meereizen en op die manier kunnen worden geïmporteerd. Het is dan ook van het grootste belang dat iedereen die na terugkeer uit een ver land ziek wordt, de dokter inlicht over de reis en niet te gauw denkt dat het wel een 'griepje' zal zijn.

Een ziekte als malaria, bij voorbeeld, dreigt miskend te worden als de dokter niet weet dat zijn patiënt kortgeleden in de tropen is geweest. Hetzelfde geldt voor allerlei worminfecties, amoebeninfecties en huidaandoeningen. Hoe verraderlijk een tropisch ziektebeeld desondanks kan zijn, illustreert de volgende geschiedenis.

Een patiënt van mij, een vijfendertigjarige zakenman, had twee jaar in een ontwikkelingsland in Azië gewerkt. Hij was altijd gezond geweest, maar een paar maanden na terugkomst kreeg hij plotseling hoge koorts (40 graden celsius). Twee dagen later kreeg hij bovendien pijn in zijn rechterzij. Hij hoestte er niet bij en de pijn hing niet duidelijk samen met de ademhaling. Hoewel ik geen diagnose had, hield ik rekening met een infectieziekte. Ik schreef een penicillinekuur voor met een breed werkingsspectrum, maar na vier dagen was de koorts nog geen streepje gedaald (uiterlijk 48 uur na het begin van een penicilline-behandeling moet je resultaat kunnen zien). Ik nam wat bloed af, stuurde dit naar het lab, maar behalve een torenhoge bezinking werd ik er niet veel wijzer van. Ik onderzocht mijn patiënt nog een keer, maar een dag of tien na het begin van de raadselachtige ziekte hadden we er allebei schoon genoeg van. Hier moest een wijzere geest zich over buigen.

Mijn patiënt wilde naar een academisch ziekenhuis. Ik vond dat ik wat goed te maken had, dus pleegde ik de nodige telefoontjes om hem met spoed te laten opnemen in dat bolwerk der medische wetenschap. Een tijd lang hoorde ik niets. Maar na drie weken

werd ik opgebeld door een befaamd internist uit het grote ziekenhuis. Hij vertelde, dat het ziektebeeld van mijn patiënt iedereen op een dwaalspoor had gebracht. Bij het lichamelijk onderzoek was al gauw gebleken, dat de onderste longgrens aan de rechterkant, de kant waar hij pijn had, veel hoger stond dan links en niet goed meebewoog bij de ademhaling. Bovendien waren er aanwijzingen dat er vocht in de long zat. Een röntgenfoto bevestigde dit vermoeden. Een longontsteking, dacht men, en omdat de door mij voorgeschreven penicilline geen effect had gesorteerd, probeerde men een nieuwe (en peperdure) penicillinesoort, waartegen nog geen resistentie was waargenomen. Maar ook deze behandeling hielp niet en intussen werd mijn patiënt steeds zieker. De oplossing van het raadsel kwam, toen men ook de buik uitgebreid ging onderzoeken, onder meer met behulp van een computerscan en een echo-onderzoek. Toen pas bleek, dat de afwijking niet bóven, maar ònder het middenrif was gelokaliseerd. Niet in de long, maar in de lever. Op de echo werd een grote *holte* in de lever gezien, en plotseling pasten alle stukjes van de legpuzzel. De man had tijdens zijn verblijf in de tropen een *amoeben-dysenterie* opgelopen.

Amoeben zijn merkwaardige ééncellige diertjes, die verschillende vormen kunnen aannemen. Ze komen over de hele wereld voor, maar de gevaarlijkste besmetting vindt eigenlijk alleen in de tropen plaats. Bij deze zakenman had dit tot een tropisch leverabces geleid, dat in zijn verschijningsvorm zo verraderlijk veel op een longontsteking had geleken, dat zelfs de knapste artsen zich hadden vergist.

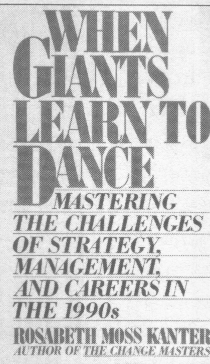
Nu de diagnose bekend was, kon mijn patiënt snel de juiste behandeling krijgen: een combinatie van medicijnen, speciaal tegen amoeben gericht. De temperatuur daalde meteen, maar het middenrif bleef hoog staan. Na enkele dagen besloot men in het lever-abces te prikken. Er kwam meer dan twee liter chocolade-bruin vocht uit! De pijn in de rechterzij was meteen verdwenen en het middenrif nam geleidelijk zijn normale stand weer in.

De man is inmiddels alweer geruime tijd volledig genezen van zijn 'importziekte'. Overigens kan zo'n tropisch abces zich vele jaren koest houden en zelfs pas vijfentwintig jaar ná de besmetting voor het eerst klachten geven. Vandaar dat de vraag: *Bent u weleens in de tropen geweest?* in sommige gevallen uiterst belangrijk kan zijn!

Gijs van de Bruinhorst, huisarts

FLYING BOOKS

Een keuze uit pas verschenen (v)luchtige, spannende en zelfs leerzame lectuur, op maat voor uw reistas en in de kiosken van de meeste vliegvelden verkrijgbaar.



Rosabeth Moss Kanter, hoogleraar Harvard Business School, adviseert veel ondernemingen die volgens *Fortune* tot de vijfhonderd grootste ter wereld behoren. Ze heeft enkele veel geraadpleegde boeken op haar naam; haar nieuwste, zoëven verschenen is **When Giants learn to dance** (Simon and Schuster). 'Een machtige, knappe en zeer behulpzame gids voor de toekomst die we proberen te realiseren. Het is briljant en nuchter en staat vol echte ervaringen en belangrijke ideeën die van nut zijn voor iedereen.' Zo oordeelde John Scully, president van Apple. Het belangrijke werk beschrijft hoe ondernemers en werknemers de uitdagingen van een nieuwe strategie, management en van hun eigen carrière in de jaren negentig aankunnen.

Kanter gaf een aanbeveling mee aan **Why work**, waarin Michael Maccoby uiteenzet hoe de komende generatie te motiveren en te leiden is. Praktische voorbeelden hoe managers echt leiding kunnen geven (Simon and Schuster). Welke ondernemingen komen op de nieuwe lijst van de 500 beste? Aan de hand van de geschiedenis van de grootste ondernemingen van deze eeuw laten Craig R. Hickman en Michael A. Silva zien hoe de toekomst eruit kan zien: **The future 500** (Unwin).

De beste spionageroman van dit jaar is **The Russia House** van John le Carré (Hodder & Stoughton, Knopf). Speelt in Moskou en Leningrad en schildert opgewekt het ongewone, lossere leven sinds glasnost en perestrojka. De Britse en Amerikaanse geheime diensten geloven daar niet in: alleen maar toneel. Wanneer dan in Londen een manuscript opduikt waarin een Russisch deskundige aantoont dat de raketten van het Rode leger ondeugdelijk zijn en dat het westen niets te vrezen heeft gaan de agenten aan de slag: het mag niet waar zijn. Meesterlijk boek met enkele zeer fraaie hoofdfiguren.

Polar Star is het vervolg op *Gorky Park* door Martin Cruz Smith dat nu zowaar ook in de Sovjetunie verschijnt. Speelt in de Beringstraat op een varende Russsische visfabriek. Hier wordt de vis, aangevoerd door Amerikaanse trawlers, verwerkt en ingevroren. Op een nacht wordt het lijk van een van de vrouwelijke bemanningsleden uit zee opgevist. Vermoord? Arkady Renko, de politie-officier uit het voorgaande boek, die zich aan boord van de *Polar Star* schuil houdt voor de KGB wordt belast met onderzoek: hij stuit op spionage en smokkel van drugs. Ingewikkeld plot; niet zo sterk als *Gorky Park*, maar de sfeer aan boord, de beklemming temidden van ijs en dikke mist zijn door een groot vakman getekend (Random House).

Wie wil weten hoe het een westerling vergaat in Japan, heeft een goede gids aan **Bicycle Days**, deels autobiografische roman van John Burnham Schwartz; hoofdfiguur een jonge Amerikaan die, na studie in Yale, bij een computerfirma in Tokio gaat werken. Boeiend, informatief doordat Schwartz vooral het dagelijks leven tekent (Summit Books).

Indrukwekkend is de autobiografie **Daughter of the East** van Benazir Bhutto, jonge (36) premier van Pakistan. Opent met de schandelijke terechtstelling van haar vader, vervolgt met haar gevangenschap, latere ballingschap en terugkeer in 1988; eindigt vlak voor verkiezingen eind vorig jaar die triomfantelijk door haar gewonnen werden waarna zij met de leiding van de regering werd belast (Mandarin).

Paul Theroux is bekend om zijn romans, nog meer om zijn reisboeken. Zijn nieuwste roman **My secret History** (Hamish Hamilton) heeft als hoofdfiguur een schrijver van reisboeken, die veel van Theroux weg heeft. Begint met herinneringen aan jongensjaren in de VS, verplaatst zich dan naar de nieuwe onafhankelijke staten in Afrika, naar Londen, India en Siberië. Achtergronden van Theroux' reisboeken zijn erin terug te vinden. Geen spannend boek, wel onderhoudend.

Ps.

De Wereld van KLM in 24 uur



Zeventig jaar na de geboorte van KLM hebben zeventig Nederlandse fotojournalisten gedurende één etmaal de wereld van KLM in beeld gebracht. FD geeft u hierbij een voorproefje van het unieke, uit hun foto's samengestelde jubileumboek, dat de arbeid van meer dan drieëntwintigduizend KLM'ers wereldwijd in beeld brengt.

De een-en-twintigste juni, de langste dag van het jaar, werd voor zeventig Nederlandse persfotografen ook de langste werkdag van 1989. Om precies 0.00 uur begonnen negenenveertig man in Nederland en eenentwintig verspreid over de hele wereld aan de grootste foto-opdracht, ooit in Nederland verstrekt: 'n dag uit het leven van KLM. Vier-en-twintig uur later gingen de eersten van ruim dertigduizend beelden het ontwikkelbad in.

'Het was in elk opzicht een grandioze

dag', vertelt chef-produktie *Sjoerd Heijnes* in het voorwoord van het kloeke fotoboek. 'Om de haverklap kwam er weer een fotograaf ons hoofdkwartier in het Golden Tulip Barbizon Schiphol hotel binnenstormen, griste een nieuwe voorraad films mee en stoof weer weg, bang om wat te missen.

We hadden portret-specialisten, echte nieuwsjagers en reportage-, mode- en reclamefotografen, mannen en vrouwen, die allen hun eigen benadering aanwendden voor het boek. Om een uur of zeven 's avonds drup-

Vervolg op pagina 56

Vorige pagina:

Zonsopgang

Gezagvoerder Jaap Teeuw controleert statistische gegevens tijdens zijn vlucht van Chicago naar Amsterdam.
Foto: Leo van Velzen

Linksboven:

Emoties in Everett

Een zeldzame gebeurtenis: de **construction crew** van de Boeingfabrieken, die KLM's **City of Bangkok** heeft gebouwd, wuift 'hun' vliegtuig uit. KLM heeft bij deze werknemers een goede naam. Daarom is de **fly away**, het afscheid van een nieuw vliegtuig, een emotioneel moment.
Foto: Dirk Buwalda

Linksonder:

Daar komt de nieuwe 400!

Ook op Schiphol verwekt de City of Bangkok dezelfde dag emoties. Op het platform voor Cargo Terminal 2 verwelkomen honderden KLM'ers de nieuwe Boeing 747-400.
Foto: Michel Krzyzanowski

Rechtsboven:

De langste vlucht

Assistent-purser Mineke van Beusekom en pantry-stewardess Saskia van Rijn ruimen - 'n uur voor de landing in Los Angeles - de pantry op. De vlucht van Amsterdam naar LA duurt elf uur en is de langste non-stop vlucht van KLM. Voor het cabinepersoneel een zware klus, die echter door een aantal vrije dagen wordt gevolgd.
Foto: C. Barton van Flymen

Rechtsmidden:

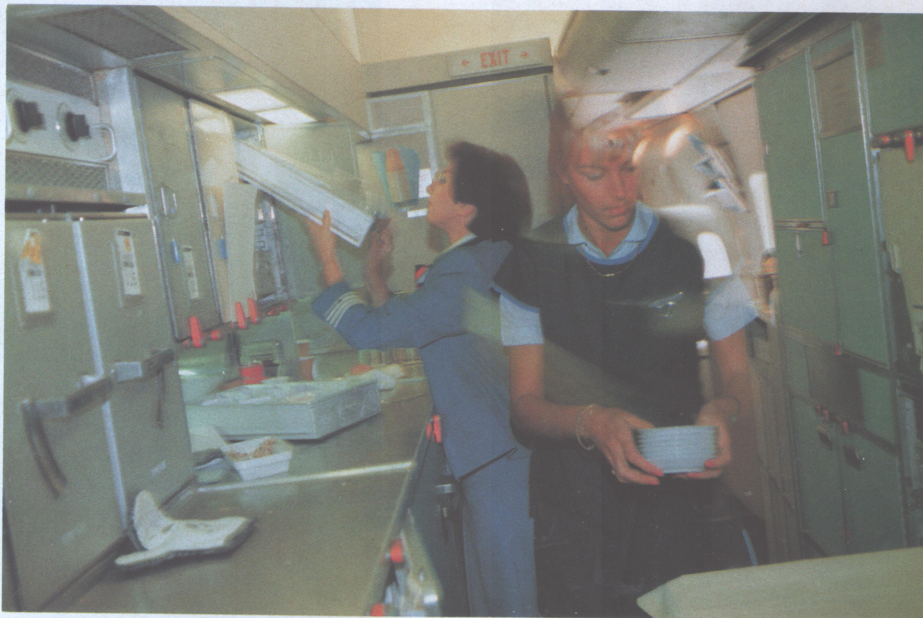
The finishing touch

Gezagvoerder Jaap Teeuw's vlucht KL 612 arriveert van het vliegveld O'Hare, Chicago. Eerste officier Jan Hindrik Holm heeft tijdens de vlucht geen problemen gesignaleerd en geeft zulks door aan de nieuwe bemanning die in het stationsgebouw wacht om na een technische check ditzelfde vliegtuig over te nemen voor een volgende uitgaande vlucht.
Foto: Leo van Velzen

Rechtsonder:

Op het platform

'Roodpet' Hans Collet en bagage-chef Kees Visscher geven laadinstructies aan Romeo Comvalius.
Foto: Bert Nienhuis







Landing

Het binnenkomen van vlucht KL 887 op het midden in de huizenzee gelegen vliegveld van Hongkong is een fascinerende ervaring.

Foto: Aernout Overbeeke



Boven:

Op weg naar huis

In Schiphol's vertrekhal wachten Patricia en Michael Plath uit Burbank (Californië) op het vertrek van vlucht KL 603, die hen zal terugbrengen naar Los Angeles.
Foto: Rineke Dijkstra

Rechterpagina:

Technische precisie

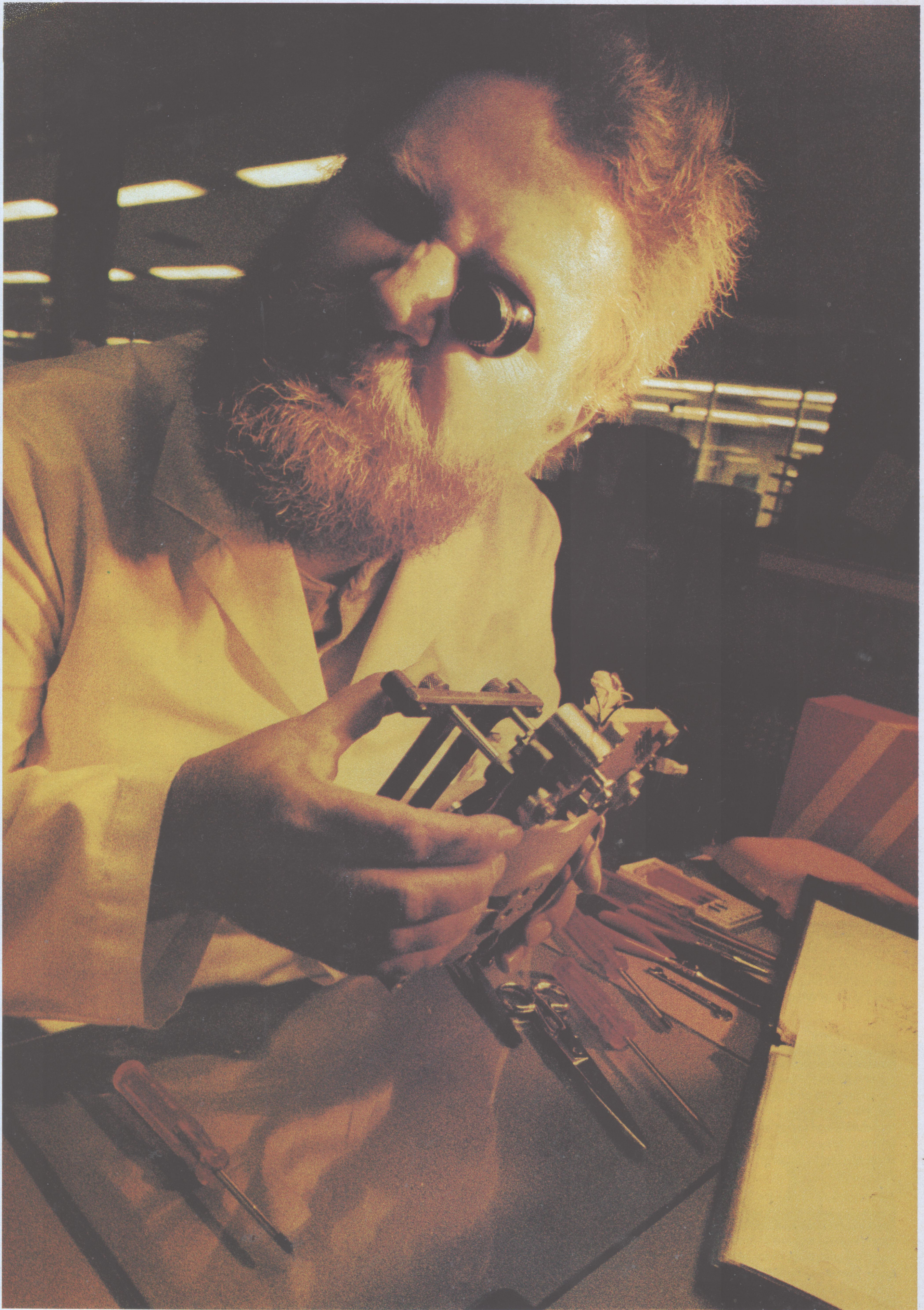
Jaap Veninga van IERA neemt een cockpit voice-recorder, beter bekend als de Black Box, nauwkeurig onder de loep. IERA, een onderdeel van KLM's Technische Dienst, is onder meer speciaal belast met onderhoud en controle van de elektronische en radio-apparatuur aan boord van de KLM-vloot.
Foto: Boudewijn Neuteboom

pelden de eerste mensen binnen om zich af te melden - ze hadden er negentien uur keihard werken opzitten. Maar toen ze hoorden dat de meesten nog steeds op pad waren, zag je het competitie-vuur weer opflakkeren. En dat bedoel ik in de meest positieve zin. Ze sloegen nieuwe rolletjes in en vertrokken weer.'

Krankzinnig voorspel

Aan die historische langste dag waren krankzinnige weken voorafgegaan, die op 24 februari begonnen toen *Jan Hol,* belast met de interne communicatie, bij KLM's hoofd Public Relations *Ron Wunderink* het idee opperde voor dit fotoboek. 'Ik had zitten denken aan een boek dat elk aspect laat zien van het werk dat wij doen. Niet alleen de meer glamoureuze kant die het publiek vooral kent, maar alle inspanningen van ons totale personeel.' Drie dagen later gaf Ron Wunderink het groene licht en kreeg de hoofdredactie van Flying Dutchman de uitdagende opdracht het project journalistiek te realiseren.

Dat de zeventig fotografen, niet alleen in Nederland maar ook in Alaska, Nigeria en Hongkong en andere dwarsstraten van de wereld, ongeremd hun werk konden doen, was een hogeschoolstaaltje van organiseren, geleverd door *Nicky Baltink Vosman* en haar



'Open House' team van KLM's Bureau Public Relations. Wie weet heeft van de veiligheidsmaatregelen waarmee vliegvelden tegen fotograferende vrijbuiters worden beschermd, begrijpt hoeveel telefonades, faxen en relatiewerk daaraan te pas zijn gekomen.

Een monument van 'n boek

In het weekend na de 'fotografenslag' maakten acht gerenommeerde fotoredacteuren, gerecruteerd uit de kranten- en tijdschriftenwereld, onder hoofdredactionele leiding van *Adriaan Monshouwer,* de eerste keuze uit de zee van foto's en brachten het aantal terug tot vijfhonderd. Met dit materiaal, aangevuld met de door de fotografen bij het beeld meegebrachte informatie en impressies, bouwde de redactie een boek als een monument, op 260 kleurenpagina's vormgegeven door FD's art-director *Henk Maas.* Alle actieve en gepensioneerde personeelsleden van KLM ontvangen het boek als jubileumgeschenk. Voor de deelnemers aan het FD-programma is een beperkt aantal exemplaren van de Nederlandse editie gereserveerd. U kunt uw exemplaar van het fraai gebonden boek bestellen via de in dit nummer meegehechte kaart.

'De Wereld van KLM in 24 uur' is qua opzet en inhoud een uniek document, helemaal passend bij een dynamisch, wereldwijd opererend bedrijf, dat op 7 oktober 70 jaar jong is!

Paul Insel







Rechtsboven:

Het oude handwerk

Naast de elektronische meetapparatuur wordt ook het vertrouwde peilstokje nog gebruikt om de hoeveelheid brandstof te meten.
Foto: Michiel Wijnbergh

Rechtsmidden:

Nieuwste apparatuur

Tankbestuurder Alex Koelemeyer tankt een 747 vol uit een van de mammoettanks, die onder de D pier zijn ingebouwd. Vroeger kwamen er twintig tankauto's aan te pas om één wide-body van brandstof te voorzien.
Foto: Michiel Wijnbergh

Rechtsonder:

Happy landing

Elke vier minuten start of landt ergens ter wereld een KLM-vliegtuig, maar het thuiskomen op het eigen nest, Luchthaven Schiphol, is de 'happy landing' bij uitstek.
Foto: Rien Zilvold

Het RAET|IBM-principe: De kwaliteit van onze samenwerking reflecteert in onze dienstverlening



Al 32 jaar werken RAET en IBM intensief samen. Een partnership dat de gebruiker van IBM Hardware een optimale, integrale dienstverlening garandeert. Wie kiest voor IBM kan bij RAET rekenen op een perfecte, maatgesneden oplossing, een planmatige ondersteuning en continuïteit in serviceverlening.

RAET Micro Systemen geldt als kenner pur sang van de nieuwe generatie Personal Computers van IBM: Personal System/2. Dit impliceert dat RAET als geen ander ook de toepassingsmogelijkheden van deze computers kent. Bij het integratieproces van IBM Personal System/2 in uw totale infrastructuur – van mini tot mainframe – is RAET daarom uw ideale partner.

Bovendien wordt de dienstverlenende automatisering van RAET gekenmerkt door een filosofie, waarin de menselijke factor centraal staat. Automatiseren is mensenwerk. IBM vertaalt die visie in het uiterst gebruiksvriendelijke Personal System/2; RAET voegt daar haar integrale dienstverlening aan toe: úw toegevoegde gebruikswaarde.

Bij één van de vestigingen van RAET Micro Systemen in Maarssen, Arnhem of Rotterdam vertelt men er u graag meer over. Voor telefonische informatie belt u met Maarssen, tel. 03465-61196, toestel 225.

IBM

RAET

RAET Micro Systemen ziet automatisering als mensenwerk

DE NIEUWE NISSAN PRAIRIE

Slechts bij hoge uitzondering ontkomt een geniaal idee aan 't dictaat van de windtunnel en de nivellering van massaproduktie. De Prairie is zo'n uitzondering. Adembenemend van vormgeving, ongekend in z'n mogelijkheden. Standaard biedt de Prairie plaats aan 7 (zeven!) passagiers. De royale laadklep en unieke schuifdeuren achter bieden u een optimale toegankelijkheid, terwijl de bagageruimte multivariabel is. Het design van de vloeiende lijnen zet zich voort in het ergonomisch vormgegeven interieur en het uitrustingsniveau is van topklasse. Snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging, elektrisch bedienbare zijruiten en buitenspiegels, rolgordels voor en achter, warmtewerend glas, centrale portiervergrendeling. De 2 liter injektiemotor met elektronisch motormanagementsysteem en geregelde 3-weg katalysator voldoet aan de strengste milieu-eisen. Via 'n soepele 5-bak brengt u 98 pk (72 kW) over op de voorwielen. 'n Bijzondere auto die gebouwd is voor zowel gezinnen-met-vier-vakanties-per-jaar als voor de zakenman die niet eens aan vakantie toekomt. Voorzien van 3 ijzersterke en langdurige garanties die de Prairie tot een verantwoorde investering maken. De nieuwe Nissan Prairie. Een kwestie van zien, rijden en verliefd worden.



leasing. Wijzigingen voorbehouden. Nissan is ook de maker van de Micra, Sunny, Bluebird, Laurel, Maxima, Silvia, 200 SX, 300 ZX, Terrano, King Cab, Patrol, Vanette, Urvan en Cabstar.



Stelt u zich eens voor..

Iedereen die zakelijk reist, loopt risico's. Uw koffertje kan worden opengebroken, er kan een kroon van uw kies afbreken, maar er kan ook iets ernstigs gebeuren waardoor u vanuit het buitenland naar huis vervoerd moet worden. Voor die bonte verzameling van tegenspoed in het buitenland heeft Nationale-Nederlanden een speciale zakenreisverzekering.

Zakenreisverzekering

Met onze zakenreisverzekering is uw bagage uiteraard verzekerd tegen verlies en diefstal. Maar ook geneeskundige en tandheelkundige behandelingen vallen binnen de polis. Tevens kunnen uw gezinsleden of één van uw assistenten tegen geringe meerkosten worden meeverzekerd. Net als cheques en geld. Uw verzekeringsadviseur weet er alles van.

Nationale-Nederlanden

Wat er ook gebeurt

KLM Luchtfotografie

WIJ VAN BOVEN

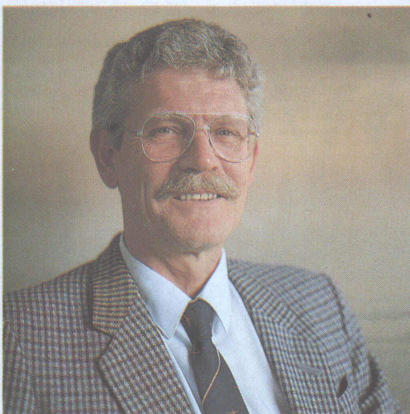


's Lands mooiste mozaiek: veelgevraagde wanddecoratie

KLM Luchtfotografie is als branch van een luchtvaartmaatschappij, met eigen fotografen en vliegtuigen, internationaal een unicum. Bedrijfsleven en overheid maken dankbaar gebruik van deze specialisten èn van het onvervangbare archief 'Nederland vanuit de lucht in beeld', dat zij vanaf 1921 hebben opgebouwd.

Het idee kwam van Albert Plesman. 'De lucht in en maak foto's!', moet hij omstreeks 1921 hebben geroepen. 'Dan kunnen we onze toekomstige passagiers laten zien hoe de wereld er vanuit de lucht uitziet.' Dat wisten de mensen toen nog niet. 'De eerste luchtfoto's waren dan ook een sensatie', zegt Ben Beltman, hoofd van KLM Luchtfotografie. Nu is dit als onderdeel van KLM-Nederland op Schiphol-Oost in gebouw 106 gevestigde bedrijf op drukke dagen met speciale 'fotokisten' in de lucht. Sinds de uitroep van Plesman zijn tienduizenden objecten in Nederland vanuit de lucht op de gevoelige plaat vastgelegd. KLM Luchtfotografie koestert een archief met maar liefst 120.000 opnamen, waarvan 80.000 onvervangbare historische glas negatieven.

KLM Luchtfotografie fotografeert niet alleen in opdracht van overheden en particulieren gebouwen, bedrijven, fabrieken, ziekenhuizen, stadswijken, bossen en bollenvelden, maar ook de actualiteit. Het KLM Open, maar ook grote branden en treinrampen in opdracht voor kranten en bladen. De eigen Cessna 172, een hoogdekker, staat altijd vliegklaar. Een raam kan naar boven open, een gedeelte van de deur naar beneden, zodat



Links: Ben Beltman, hoofd KLM Luchtfotografie: 'Het idee kwam van Albert Plesman'. Onder: De luchtfotograaf aan het werk in de 20-er jaren en heden ten dage, uitgerust met de speciaal voor deze fotografie ontwikkelde Linhoff Technica. Rechts: Naarden, uniek staal van vestingbouwkunst èn luchtfotografie.













de fotograaf altijd in de vrije ruimte met zijn speciaal voor de luchtfotografie ontwikkelde Linhoff Technica opnamen kan maken. Hij hangt in zijn stoel overboord. Daarom noemen de drie fotografen van het bedrijf hun werk overboordfotografie.

De Linhoff wordt gevoed door rolfilmcassettes met 150 beelden van 9 bij 12 cm. 'Dat grote negatief maakt het ons mogelijk wandvergrotingen te maken. Van briefkaart tot kamerbreed is dan ook onze slogan', zegt Ben Beltman. De fotografen werken in het laboratorium hun eigen foto's af. 'Daarmee houden we de beheersing van de kwaliteit in eigen hand.'

Altijd verrassend beeld

Een luchtfoto toont bijna altijd een verrassend beeld. Luchtfoto's kunnen voor allerlei doeleinden worden benut. KLM Luchtfotografie heeft een bestand van 3000 cliënten, die op gezette tijden luchtfoto's nodig hebben. 'Luchtfoto's worden gebruikt voor het opsieren van recepties van bedrijven en ziekenhuizen, vergaderzalen en Holland Promotie, maar ook voor posters, prentbriefkaarten, briefpapier, kalenders en studiedoeleinden.' In opdracht van de rijksoverheid is door KLM Luchtfotografie de gehele Nederlandse kust bij laag water in beeld gebracht. Voor het AMC is dertien jaar om de drie maanden de voortgang van de bouw van dit grote academische ziekenhuis in Amsterdam gefotografeerd. De foto's waren van groot belang tijdens de werkbesprekingen tussen de architecten, bouwers en opdrachtgevers.

Het grote archief wordt vaak aangesproken voor het illustreren van artikelen en boeken. Het is uniek in zijn soort. Nederland vanuit de lucht in beeld vanaf 1921 tot heden. De ontwikkeling van het land, groei van de steden, inpolderingen, vrolijke en tragische gebeurtenissen. Meer dan 65 jaar Nederlandse geschiedenis, vastgelegd door ervaren fotografen. De waarde daarvan is nauwelijks te schatten.

Dick Schaap

Jubileum-aanbieding

Bij het 70-jarig bestaan van KLM biedt KLM Luchtfotografie de Flying Dutchman deelnemers een korting aan van f 70,- op de opnamekosten.

Voor f 550,- (normale prijs f 620,-) worden er vier verschillende luchtopnamen in kleur gemaakt van het onderwerp van uw keuze. Van elke opname ontvangt u een vergroting in het formaat 20 x 25 cm. Prijs is exclusief BTW, doch inclusief publikatierecht.

Meer informatie bij: KLM Luchtfotografie, Postbus 7710, 1117 ZL Schiphol-Oost, tel. 020-6495666.

„KLM vliegt rechtstreeks naar Florida."

„Vlieg je rechtstreeks naar de toekomst."



Alleen met KLM vliegt u non-stop naar Orlando, het toeristisch hart van Florida.

Rondom Orlando valt u van het ene uiterste in het andere.

Tijdens uw bezoek aan Walt Disneyworld waant u zich in een sprookje. Gaat u naar het Epcot Center dan stapt u regelrecht de toekomst in.

Daar leert u bovendien zo'n beetje alle culturen kennen die er zijn. U drinkt er een kopje Chinese thee of eet er 'n echte frankfurter.

Een uitstapje naar Cape Canaveral leert u van alles over ruimtevaart.

Terwijl u een dag later de geheimen der natuur ontdekt als u met een airboat over de Everglades "vliegt". Of door Cypress Gardens vaart. Of op een "glass bottom boat" het leven onder water verkent.

Maar u kunt ook naar Florida gaan om lekker te zonnen op de schone stranden van Palm Beach. Of om te golfen op één van de honderden greens. In Florida kan alles.

Ga dus met KLM naar Orlando. Bovendien vliegt u dan niet alleen rechtstreeks, maar profiteert u tevens van alle voordelen van een KLM-lijndienst.

Betrouwbaar. KLM

Tekst Emile Meijer. Foto's Eddy Posthuma de Boer

CLORE GALLERY

het eigenzinnige kind van moeder Tate



In het oude Europa beleeft het museum een tweede jeugd: de nieuwe en vernieuwde lustverblijven der muzen wedijveren in schoonheid en originaliteit. Kunsthistoricus Emile Meijer en fotograaf Eddy Posthuma de Boer maken een culturele verkenningstocht langs deze musea-in-beweging. Zij bezoeken ditmaal de Clore Gallery, de jongste uitbreiding van de befaamde Londense Tate Gallery.



Er ligt een eeuw tussen Clore en Tate. Toch is er eenheid in verscheidenheid.

De befaamde Tate Gallery op de linker oever van de Theems aan de Millbank in Londen is wat men zou mogen noemen: een groeimuseum. Immers, na de opening voor het publiek in 1897 werd het gebouw enkele malen uitgebreid, onder meer met het oogmerk een plaats te verschaffen aan de omvangrijke nalatenschap van de Engelse landschapschilder Joseph Mallord William Turner (1775 - 1851). Steeds opnieuw ontstond er ruimtegebrek en steeds weer kwam de 'Turner Bequest' in het gedrang. Maar iedereen was en bleef het erover eens dat het werk van deze kunstenaar tot de kostbaarste bezittingen van het Britse Rijk behoorde.

Nu schijnt de Turner Bequest eindelijk een permanente plaats te hebben gevonden, en wel in de jongste uitbreiding van de Tate Gallery, de naar de financier van de bouw genoemde Clore Gallery, die in 1987 door koningin Elisabeth werd geopend.

Betreft het hier nu een nieuwe vleugel aan de oude Tate, of een zelfstandig museum met Turner als enige bewoner? Administratief vallen Tate en Clore onder dezelfde directie, en er is een interne verbinding voor het publiek tussen beide gebouwen. Wat dat betreft zou men dus van een nieuwe vleugel kunnen spreken, ware het niet dat de Clore tevens een eigen ingang heeft. En op die grond kan het als een zelfstandig lichaam gelden.

Het is geen zinloos woordenspel dat ik hier bedrijf, maar een poging één van de vele problemen aan te duiden waarvoor architect James Stirling en partners zich gesteld zagen, namelijk: hoe stel ik de museumbezoeker in staat Turner te zien in het verband met de Britse en Europese kunst in de Tate, en daarnaast hoe presenteer ik de Turner Bequest

Clore Gallery

Millbank, Londen SW 1. Geopend: maandag tot en met zaterdag van 10 tot 17.50 uur. Zondag van 14 tot 17.50 uur. Gesloten op de nationale feestdagen. Genoemde tijden gelden ook voor de Tate Gallery.







Rodin's ronde vormen (Tate) contrasteren met Stirling's hoekig design van Clore's trappehuis en prentenkabinet.

als één geheel in onderlinge samenhang.

Een dergelijk probleem deed zich ook voor in Amsterdam, toen in de jaren '60 de vraag aan de orde kwam of het nieuwe Van Goghmuseum een interne verbinding moest krijgen met het ernaast gelegen Stedelijk Museum. Het verschil was echter, dat in Amsterdam de onderhandelingen werden gevoerd tussen Rijk en Gemeente, overeenkomstig de status van beide musea, terwijl Tate en Clore met elkaar verbonden zijn. Zo overheersen politiek en organisatie de rede.

De statige oude Tate is opgetrokken in neo-barokke stijl met klassicistische inslag. Dit wil zeggen dat het gebouw niet overdadig in de krullen zit, niet 'romeins' is, maar terughoudend - 'brits' - in de toepassing van klassieke bouwelementen zoals zuilen, kapitelen, friezen, frontons en nissen. Weinig opsmuk, koel klassiek. Niettemin, of juist daarom, een gebouw met allure, dat de fysieke conditie van de aankomende bezoeker op de proef stelt met een monumentale buitentrap, die naar het hogere voert. Het hogere is in dit geval niet alleen de kunst, maar tevens het bordes en de entree.

De Tate herbergt Britse kunst vanaf de 16e eeuw en voorts schilderijen, grafiek en beeldhouwkunst van de 19e en 20e eeuw uit Europa en de Verenigde Staten. Daaronder bevinden zich één van de versies die Vincent van Gogh van de Zonnebloemen maakte en zijn Gele Stoel. Maar al wandelende door de Tate leert men terdege beseffen dat Van Gogh niet alleen zaligmakend is. Integendeel, men ervaart dat hij behoort tot een gehele reeks van geniale kunstenaars die het gezicht van de beeldende cultuur hebben bepaald.

Begaafde barbierszoon

Tot de kunstenaars van dat niveau behoort ook Turner. Hij was de zoon van een barbier in Maiden Lane, Covent Garden, Londen. Vroegrijp, werd hij reeds op veertienjarige leeftijd toegelaten tot de tekenschool van de Royal Academy en exposeerde zelfs reeds een jaar later in dat eerbiedwaardige instituut. De Academy heeft hem gedurende zijn gehele leven erkend en gesteund tegenover de vele critici die hem verguisden om zijn gedurfde visie. Turner bekleedde enkele functies aan de Academy; zo was hij professor in de perspectief, waarnemend president en controleur van de financiën. Dit laatste bewijst eens te meer hoe fout de stereotiep is dat kunstenaars geen verstand van geld hebben of mogen hebben.

Turner reisde veel, naar Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, naar Italië en meer in het bijzonder naar Venetië. Hij maakte onnavolgbaar lucide aquarellen, waarin men de sfeer van het landschap proeft, de ijle lucht van het hooggebergte meent in te ademen, het fonkelende licht van de lagunen met eigen ogen te aanschouwen.

Maar Turner is ook de schilder van Engeland, van adellijke paleizen en parken waar hij, de barbierszoon, als vriend werd ontvangen. Hij registreerde de brand van de parlementsgebouwen in 1834 als een zee van rook en vuur, meer als optisch verschijnsel dan als nationale ramp. Hij begreep en ontdekte de schoonheid van de stoomlocomotief en verheerlijkte haar in een magistraal landschap onder de titel 'Rain, Steam, Speed'. Soms verwijlde hij in het antieke verleden, zoals zijn vereerde voorganger, de romeinse Fransman Claude Lorrain in de zeventiende eeuw had gedaan. Dan schilderde Turner histori-

Toen Gouda heilig geloofde in export naar Engeland, kwam de NMB met plannen in de financiële sfeer.

Om 'n beetje sfeer te scheppen, steekt Nederland graag een lichtje op van Gouda. Maar ook in Engeland zorgen de kaarsen van Gouda inmiddels voor een sfeervol licht in de duisternis. En wie zich beroepshalve bezighoudt met buitenlandse zaken, weet uit ervaring hoe waardevol het is om samen te werken met een bank die bekend is met de situatie ter plekke. Zodat zaken als het betalingsverkeer of de soms complexe financieringsproblematiek in goede banen

NMB BANK

Atlanta, Bahrein, Buenos Aires, Caracas, Chicago, Curaçao, Düsseldorf, Genève, Hamburg, Hongkong, Jakarta, Lagos, Londen, Los Angeles,







Soelaas in een erkertje aan de Theemszijde.
De voorhal van de Clore toont Stirling's eigenzinnige kleurenassortiment.
Turners te kust en te keur in het openbare depot.

sche en mythologische taferelen, in opdracht of naar eigen willekeur.

Turner legateerde een omvangrijk oeuvre van circa 300 schilderijen en 20.000 tekeningen en aquarellen aan de natie, plus een zeer aanzienlijk geldbedrag voor de verzorging van behoeftige kunstenaars. Zelf heeft hij in de grootste eenvoud geleefd.

Een groot deel van de nalatenschap kunnen we nu dus bewonderen in een afzonderlijk museum, zoals Turner's wens was. We kunnen dat doen door òf de gehele Tate te doorkruisen, òf door de Coopertest van de toegangstrap te vermijden en regelrecht op de Clore aan te koersen via het bescheiden parkje dat tussen Tate en Clore is aangelegd.

Het nieuwe gebouw valt niet op door zijn volume, dat gering is in vergelijking met moeder Tate. James Stirling, de ontwerper, heeft het moderne weliswaar vloeiend aangevlijd tegen het klassieke, maar naadloos is de overgang niet. Het zijn zowel de kleuren als een aantal eigenzinnige vormen die het verschil tussen Tate en Clore uitmaken. Over die vormen en kleuren kan men rustig filosoferen in het museumpark dat zitgelegenheid heeft en zelfs een rechthoekig waterbassin dat in de beschrijving van de Clore wordt aangeduid met de weidse benaming 'vijver'.

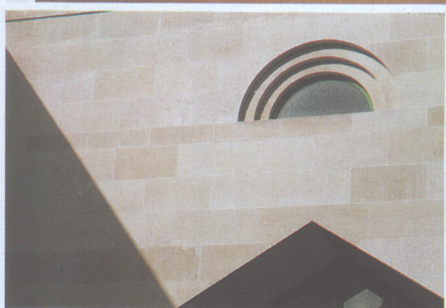
Bevrijd van straffe tucht

James Stirling's houding ten opzichte van zijn taak en mogelijkheden als museumarchitect kan men ruwweg als 'postmodernistisch' bestempelen, een vage en omstreden term, die echter in zoverre duidelijk is dat hij wijst op de toepassing van onorthodoxe, speelse vormen en constructies, waarmee de architecten in deze stijl zich hebben bevrijd van de straffe tucht van de rechte lijn, het 'eerlijke' materiaal en de sociale functie, die het bouwen in onze eeuw zo lang heeft beheerst en bekneld.

Evenmin als andere architecten van zijn overtuiging schuwt Stirling een 'a-tonaal' kleurgebruik. Zijn palet doet eerder denken aan de banketbakkerij dan aan het bureau van de orthodoxe architect waar kleur slechts schoorvoetend wordt toegelaten als ondersteuning van de intentie, of als onvermijdelijke eigenschap van het toegepaste materiaal. Kortom, de bezoeker van de Clore komt voor pittoreske verrassingen te staan. Subtiele kleuren als appelgroen, zalmrose, hyacintblauw, ultramarijn, eigeel en sang-de-boeuf worden als een parodie op de harmonieleer door Stirling tegen elkaar gezet, aanvankelijk pijnlijk voor het oog, maar na gewenning op een eigenaardige manier fascinerend. Deze opvallende kleurgeving betreft de gevels en de hal die de entree tot het museum vormt. Niet alleen op deze kleurgeving werd Stirling aangevallen, maar ook om zijn, naar men meende, badinerende ontleningen aan het klassieke voorbeeld van Sidney Smith, de architect van het buurgebouw, en derhalve Stirlings stilzwijgende opponent. Maar het ontlenen van motieven aan klassieke en klassicistische voorbeelden kan niet aan Stirling alleen worden verweten, omdat het algemeen gebruikelijk is bij architecten van het postmodernisme. Zelfs in hedendaagse winkelcentra treft men hier en daar wel eens een zuiltje of een frontonnetje aan. En menig modale werknemer keert na het werk terug in zijn huisje of flatje waaraan de bouwer een verwijzing naar de Griekse tempel heeft toegevoegd.

Niet typisch Stirling dus, die klassieke ontleningen aan de Clore, maar iets van onze







Stirlingiaanse geometrie. De museumzalen zijn (te?) huiselijk en rond het museumvijvertje kan de bezoeker zich warm lopen.

tijd, al springt Stirling wel zeer persoonlijk om met het klassieke arsenaal. Een aardig onderwerp, trouwens, voor de museumbezoeker in het parkje tussen Tate en Clore, om over te filosoferen: heeft het feit dat de negentiende-eeuwer Turner nu eindelijk zijn eigen huis heeft gevonden iets te maken met dat andere feit, de hernieuwde belangstelling voor de negentiende-eeuwse bouwkunst, zoals deze tot uitdrukking komt in Stirlings aanpassingen en ontleningen?

Publiek toegankelijk depot

Toen Stirling in de buurt kwam van het kloppende hart van de Clore Gallery, in de expositiezalen met de schilderijen, tekeningen en aquarellen van Turner, stokten zijn postmodernistische aspiraties. Dit werd veroorzaakt door het programma van eisen van de bouwheren. Turner moest een traditionele omgeving hebben, traditioneel in de zin van: zoals in musea gebruikelijk is, dus: zodat het meeste recht wordt gedaan aan het werk van de kunstenaar. Anders gezegd: Stirling, ga even opzij, Turner komt eraan.

De negen expositiezalen van de Clore bevinden zich op de eerste verdieping en op gelijk niveau met de hoofdverdieping van de Tate. Een brede galerij vormt de centrale as. Haaks daarop ligt aan beide uiteinden een dwarszaal. De galerij wordt geflankeerd door vier nevenzalen, aan elke zijde twee. In één daarvan, aan de Theemszijde, heeft Stirling een erker geprojecteerd, waar jammer genoeg slechts enkele bezoekers tegelijk van een prachtig uitzicht kunnen genieten. Aan de buitenzijde is deze erker een in dubbele zin saillant element aan de gevelwand.

De dwarszaal die men betreedt als men door de hoofdingang de Clore binnen is gegaan verleent toegang tot twee kleinere zalen. Daarvan is er één speciaal ingericht voor het tentoonstellen van tekeningen en aquarellen en heeft daarom uitsluitend kunstbelichting. De overige acht zalen hebben een zorgvuldig afgewogen gemengde kunst- en dagbelichting. De dwarszaal aan het andere einde van de centrale galerij komt uit op de Tate.

Tot de andere voorzieningen van het museum behoort - naast de gebruikelijke zoals studieruimte, bibliotheek en toiletten - een voor het publiek toegankelijk depot, waar men een groot deel van de niet tentoongestelde werken kan bezichtigen. Deze ruimten bevinden zich in het entree- en dienstenblok van het museum.

Na 136 jaar heeft het oeuvre van Turner eindelijk de definitieve plaats gevonden waar het in onderlinge samenhang aan het publiek wordt getoond. Zo was de wens van de kunstenaar. Hoe Turner echter tegen de schepping van Stirling en partners zou hebben aangekeken blijft een vraag ter overdenking voor de speculatieve bezoeker die wij al eerder in het landschapstuintje zagen zitten. Maar de uitdaging die dit gebouw betekent voor het publiek zou Turner zeker hebben geapprecieerd, omdat er in tijden niet zoveel over hem en zijn werk is geschreven als in de afgelopen jaren. Dank zij James Stirling en partners.

Emile Meijer

Voor gasten van het hoogste niveau telt Nederland slechts één hotel.



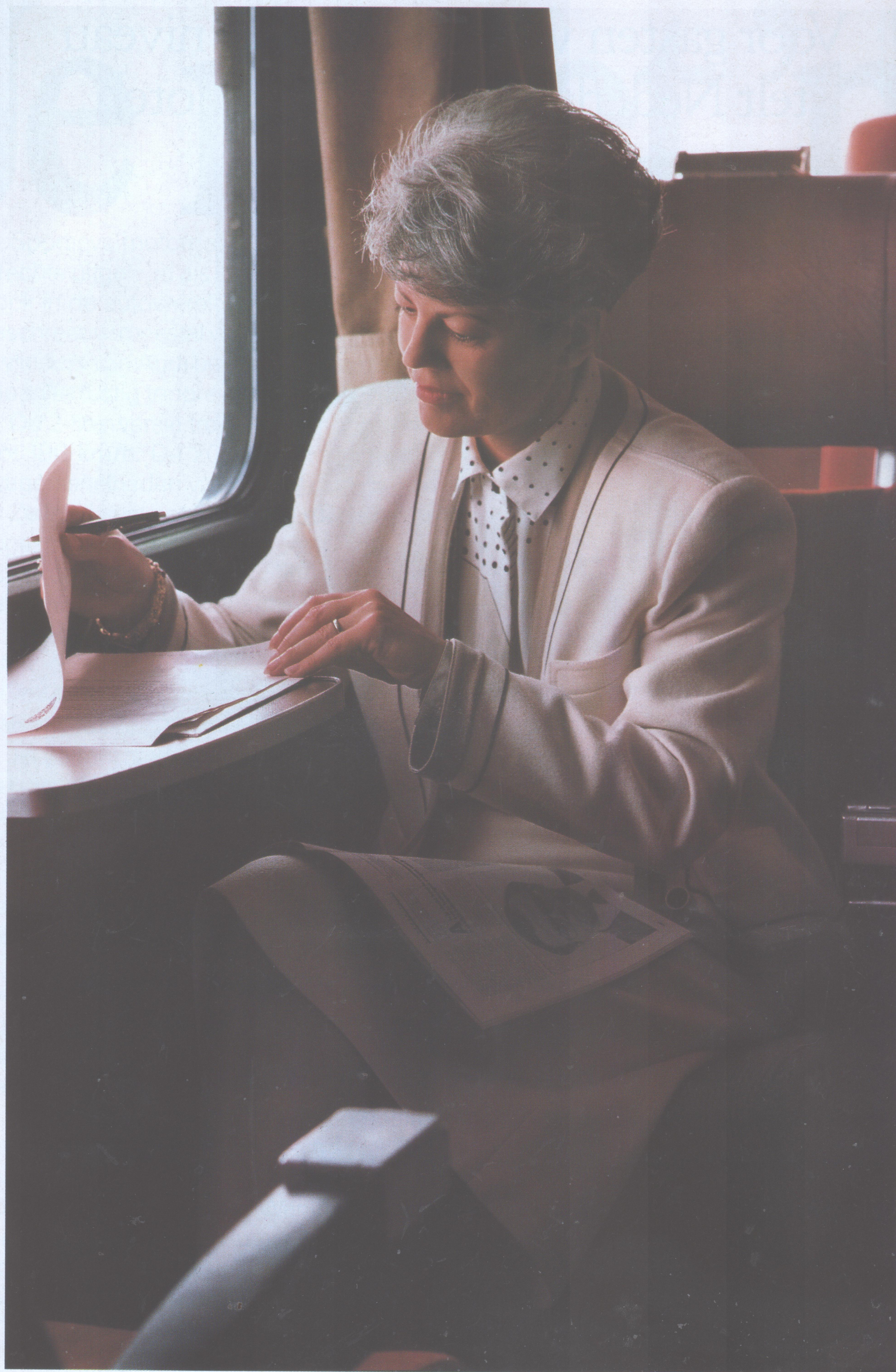
Al meer dan honderd jaar een begrip. Het elegante Hotel des Indes in Den Haag, is omringd door statige bomen, regeringsgebouwen en ambassades. Het is van oudsher een ontmoetingsplaats met een geheel eigen ambiance; een uitgelezen keuze voor directie-vergaderingen en symposia en voor exquise banketten die kunnen worden geserveerd in de zeven salons waarin maximaal 750 personen kunnen aanzitten.
De vele hooggeplaatste gasten, koningen en keizers, presidenten, staatslieden zowel als captains of industry, kunnen getuigen van de legendarische service en de luxe die Hotel des Indes haar faam hebben gegeven.
Klassieke schoonheid en modern comfort zijn harmonieus gecombineerd in de 77 kamers en diverse stijlvolle suites. Alleen een reputatie als die van Hotel des Indes staat garant voor de perfectie en de elegance van een Imperial Suite.



Hotel des Indes
THE HAGUE
★★★★★

Lange Voorhout 54-56, 2514 EG The Hague, The Netherlands. Tel. (070) 632932. Telex: 31196. Telefax: (070) 451721.

One of *The Leading Hotels of the World* ®



Mevrouw H. Hovers-Van Lierop. Directeur Hovuma Magazijnstellingen B.V.

ALS U WEET WELK BEROEP DE VADER VAN DE ZAKENVROUW VAN HET JAAR HAD, DAN KENT U HAAR FAVORIETE MIDDEL VAN VERVOER.

„Als het even kan reis ik met de trein", aldus mevrouw H. Hovers-Van Lierop, algemeen directeur van Hovuma Magazijnstellingen in het Limburgse Reuver. Sinds zij in 1986 het roer overnam is het bedrijf stormachtig gegroeid (omzet in 1984 f 4 miljoen, in 1988 f 15 miljoen). In december '88 werd zij uitgeroepen tot Zakenvrouw van het Jaar 1988 vanwege haar innoverende ondernemerschap.

„Er zijn diverse redenen waarom ik bij voorkeur met de *Intercity* ga. In de trein kun je comfortabel zitten, rustig werken en onderwijl een kopje koffie drinken. Verder vind ik het steeds minder leuk om met een auto op de drukke verkeerswegen te rijden. Ook het milieu-aspect is voor mij een zwaarwegend punt. Een leuke bijkomstigheid is dat ik uit een familie van spoormannen kom: mijn vader was stationschef, mijn broer en zwager werkten ook bij NS."

Het toeval wil dat Hovuma pal tegenover het stationnetje van Reuver ligt. (Kan men hier nog wel van toeval spreken?) Mevrouw Hovers kan dus ongeveer voor de deur opstappen en is binnen 15 minuten in Roermond. Daarvandaan reist ze met de *Intercity* in anderhalf uur naar Utrecht, een frequent zakelijk reisdoel. „Ik zit het liefst 1e klasse, op een plek met 4 stoelen bij elkaar. Gelukkig kan ik me in de trein heel goed op mijn werk concentreren, zelfs als er mensen tegenover me zitten."

Onderweg bereidt mevrouw Hovers vergaderingen en spreekbeurten voor die zij nu regelmatig houdt in verband met haar uitverkiezing. „Uiteraard reis ik ook wel met de auto, vooral als ik twee of meer afspraken op één dag moet combineren. Maar je ziet dan toch vaak gebeuren dat je je afspraken niet stipt op tijd kunt nakomen."

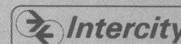
Ook daarom laat zij, zoals steeds meer andere zakenmensen, regelmatig de auto staan om in plaats daarvan de *Intercity* te nemen. „Zoals u ziet heb ik emotionele maar ook strikt rationele redenen om met de trein te gaan. Ik overweeg zelfs om een Bedrijven OV-jaarkaart aan te schaffen, zodat iedereen binnen ons bedrijf voor zakelijke doeleinden gebruik kan maken van de trein en ander openbaar vervoer."

BON Als mevrouw Hovers-Van Lierop u op een idee heeft gebracht en u meer wilt weten over het reizen met de Intercity/EuroCity-trein, vul dan deze bon in. U krijgt dan snel uitvoerige informatie toegestuurd.

Naam: ______________________ m/v Adres: ______________________

Postcode: __________ Plaats: ______________________ Telefoon: __________

Mijn meest frequente zakenreisbestemmingen liggen ☐ in Nederland ☐ buiten Nederland.



Bon in ongefrankeerde envelop opsturen naar: N.V. Nederlandse Spoorwegen, EP 3.13.2-EC/IC, Antw.nr. 4344, 3500 VE Utrecht.

8928/935

WAAR ZOUDEN WE ZIJN ZONDER DE TREIN?

Tekst Henriette Klautz, foto's Eddy Posthuma de Boer

MADRID VOOR U VERKEND

Pas nadat Philips II in 1561 Madrid tot residentie had verheven, ontwaakte de kleine Castiliaanse stad uit haar middeleeuwse slaap en werd de vruchtbare voedingsbodem voor grote geesten als Velàzquez, Cervantes en Lope de Vega. Toch zou Spanje's hoofdstad eeuwenlang weinig meer zijn dan een administratief centrum, waar ambtenaren de sfeer bepaalden. Maar het Madrid van vandaag bouwt energiek aan een ander imago en omringt zich met hypermoderne woonwijken en winkelcentra. Het Prado blijft een sterke troef en met een nieuwe behuizing voor eigentijdse kunst lijkt Madrid als cultuurcentrum haar frivole zuster Barcelona naar de kroon te steken. Uit het rijke aanbod van oud en nieuw Madrid maakte FD voor u een persoonlijke keuze.





Palace hotel: in trek bij politici. Boven: het oude hart van Spanje's residentie.

Hotels

Tegenover het Prado, in het deftigste deel van Madrid, opende koning Alfonso XIII in 1910 de **RITZ**, de absolute aristocraat onder de hotels, Plaza de la Lealtad 5, tel. 5212857. Zo chic dat er speciale employé's zijn aangesteld om er op toe te zien dat geen enkele bezoeker, hoe eerbiedwaardig ook, zonder stropdas de luisterrijke salons betreedt. Voor dasdragers biedt Ritz elke zaterdag en zondag tussen 11 en 15 uur een kostelijke brunch. 's Winters in de grote lounge, 's zomers in de weelderige binnentuin. Er zijn 156 kamers, vanaf 29.000 pts. Voor het ontbijt komen daar nog eens 1950 pts. bij.

Bijna even prachtig, en door zijn ligging tegenover het parlementsgebouw zeer in trek bij politici en de om hen heen zwermende journalisten, is het **PALACE HOTEL**, Plaza de las Cortes 7, tel. 4297551. Alleen al de entreehal met trompe l'oeil schilderingen, en de schitterende lounge met de hoge glazen koepel, zijn een bezichtiging waard. Palace telt ruim 500 fraaie kamers, vanaf 17.000 pts.

Niet bijzonder bezienswaardig, maar prettig comfortabel is **WELLINGTON**, Calle de Velàzquez 8, tel. 2754400. Behalve 260 efficiënte kamers (vanaf 12.520 pts.), het grillrestaurant 'El Fogo' en een sfeervolle English Pub, staat de gasten een dakterras met zwembad, kapsalon en sauna ter beschikking.

Een uitstekend 4-sterrenhotel is **SUECIA**, Marquès de Casa Riera 4, tel. 5316900, rustig en heel centraal gelegen, dichtbij het Prado en het winkelgebied rondom de Gran Via. Van de 128 kamers en suites (vanaf 8000 pts.) hoort de helft tot de Suecia Club, een nieuwe formule voor wie iets extra's op prijs stelt, zoals luxueuzere meubilering en een jacuzzi (vanaf 11.500 pts.). Andere verrassingen zijn: een volledig voor niet-rokers gereserveerde verdieping en een authentiek smørgåsbord in het restaurant. Centraal gelegen aan Madrids populairste winkelstraat, gedegen en traditioneel, zijn de voornaamste pluspunten van **EMPERADOR**, Gran Via 53, tel. 2472800. Met 232 stijlvol gerenoveerde vertrekken (vanaf 8825 pts.), restaurant en pianobar, sauna en, hoog op het dak, een zwembad met terrasbar en uitzicht over de stad.

HOTEL VICTORIA, Plaza del Angel 7, tel. 5316000, zetelt op de tweede verdieping van een neo-klassiek paleisje in een van Madrids meest romantische buurten. Helaas is het interieur onherkenbaar gemoderniseerd, maar de 110 kamers (vanaf 5225 pts.) zijn rustig en efficiënt. »

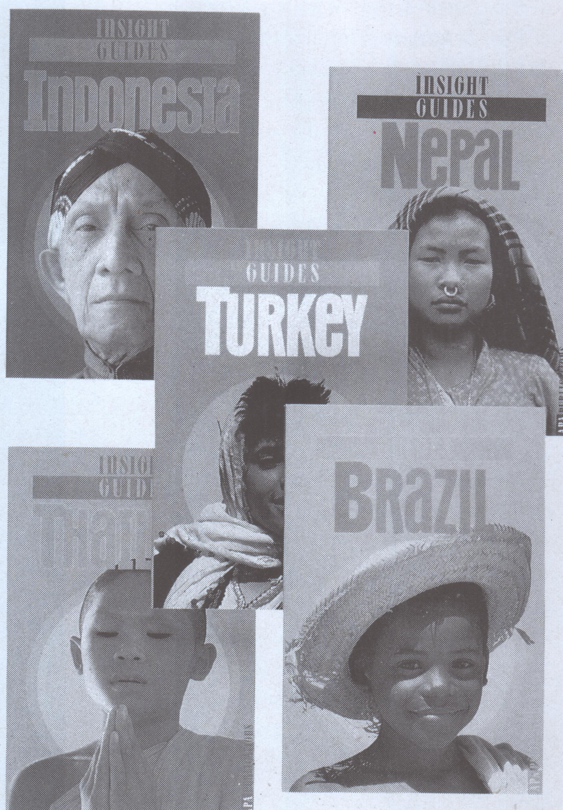
** Genoemde prijzen betreffen eenpersoonskamers exclusief ontbijt (100 pts. = circa f 1,87).*

Restaurants

's Middags tussen twaalf en vijf wordt het stil in de straten van Madrid. Winkels en musea sluiten hun deuren en het leven verplaatst zich naar restaurants en 'tabernas'. Zakenmensen zoeken de peperdure gelegenheden op (die dan ook bijna allemaal in het weekend zijn gesloten), zoals **JOCKEY**, Amador de los Rios 6, **EL BODEGÒN**, calle Pinar 15, met een Spaanse versie van de nouvelle cuisine, of **ZALACAIN**, Alvarez de Baena 4, dat doorgaat voor het beste restaurant van Spanje. Onze voorkeur ging uit naar eenvoudiger, typisch Spaanse eethuizen, waar de Madrilenen zich thuisvoelen. **LA TOJA**, bij voorbeeld, calle 7 de Julio 3, tel. 2662034, een drukbezocht mariscos-restaurant in een zijstraat van het Plaza Mayor. Boven de levendige bar bevindt zich de eenvoudig gemeubileerde eetzaal, waar het aantal obers het grote aantal gasten bijna evenaart, zodat de aandacht optimaal is. In een ongedwongen, huiselijke sfeer doen toeristen en luidruchtige Spaanse families zich te goed aan visspecialiteiten, schaal- en schelpdieren, zuiglam en speenvarken. De kwaliteit van het gebodene weegt niet helemaal op tegen de ambiance van dit populaire restaurant, waar hongerige gezelschappen tot na middernacht welkom zijn.


Hotel Suecia, dichtbij het Prado

Heel leuk is **AROCA**, Plaza de los Carros 3, tel. 2651114 (zo. en in augustus gesloten), aan een achteraf gelegen pleintje waar in vroeger dagen de paarden werden gelaafd. Bij Aroca deden de koetsiers zich tegoed aan Maria Izquerda's huiselijke gerechten, waarmee ze zoveel furore maakte dat haar in 1976 de nationale gastronomieprijs werd toegekend. Na haar dood nam zoon Manuel de leiding over en uit respect voor zijn moeder liet hij de inrichting grotendeels intact: rode tegelvloer, eenvoudige houten stoelen en wanden vol foto's van de legendarische Maria met beroemde gasten. Ook de kaart veranderde nauwelijks; specialiteiten zijn nog altijd pollo frito Aroca (geroosterde kip), tortilla de la casa, lenguado (tong) en, als dessert, smeuïge petit-fourtjes.




La Quinta del Sordo: landelijk interieur


Botin: doordrenkt van historie


Aroca: huiselijke gerechten

BOTIN, calle de Cucilleros 17, tel. 2664217, het populairste van de vele eetgelegenheden in Madrids oudste stadsdeel achter het Plaza Mayor, is doordrenkt van historie. In zijn boek 'Fiesta' typeert Hemingway het uit 1725 daterende Botin als 'het beste restaurant van Spanje'. Wat betreft de entourage valt daar weinig tegen in te brengen. Hoewel de kaart vrij uitgebreid is, draait eigenlijk alles om de eeuwenoude oven, waarin nog altijd specialiteiten als cochinillo (speenvarken) en cordero (zuiglam) worden geroosterd. Reserveren aanbevolen!

In het verlengde van dit drukke eetstraatje, op nr. 35 van de calle Cava Baja, zetelt het eerbiedwaardige **CASA LUCIO**, tel. 2653252 (zaterdag lunch en in augustus gesloten). Spaanse gerechten van hoog niveau, zeer gewaardeerd door kunstenaars, politici en natuurlijk toeristen.

LA QUINTA DEL SORDO, Sacramento 10, tel. 2473035, ziet er, met de gevel vol kleurige tegeltablaux, duurder uit dan het is. Er is al een eenvoudig maar smakelijk 3-gangenmenu voor 1200 pts., dat in een landelijk interieur - grofstenen muren en een grote open haard - allervriendelijkst wordt opgediend.

De Galicische keuken, met zijn rijkdom aan schaaldieren en frisse wijnen, is geliefd bij de Madrilenen. Een gerenommeerd adres is **CASA GALLEGA**, Plaza San Miguel 8, tel. 2473055. Behalve een keur aan 'mariscos' vermeldt de kaart van dit traditionele restaurant ook typische boerengerechten uit de noordwesthoek van Spanje.

LHARDY, Carrera de San Jéronimo 8, tel. 222207 (zo. en in augustus gesloten) is een begrip in Madrid. Niet alleen vanwege het uitstekende restaurant met internationale keuken, maar vooral om de delicatessenwinkel, waar in een sinds 1839 onveranderd decor allerlei heerlijkheden over de toonbank gaan. Om het wachten te bekorten kan de gedistingeerde clientèle zich bedienen van een kopje geurige bouillon uit de zilveren samovar, waarbij dan een minuscuul, knapperig kipkroketje uit grootmoeders kastje wordt gesavoureerd.

Tapas, de eindeloos gevarieerde borrelhapjes - als 'ración' bijna een complete maaltijd - worden meestal staande aan de bar genuttigd, maar op een terrasje kunt u ze ook aan tafel laten brengen. De tapas traditie leeft het sterkst in de bars en café's rondom het Plaza Santa Ana, bij voorbeeld in de calle de la Victoria. Op het lieflijke plein zelf is de **CERVECERIA ALEMANA** (nr. 6), ooit Hemingway's favoriete café, een vertrouwd adres.

Winkelen

LOEUWE, calle Serrano 26, is sinds 1846 gespecialiseerd in leerbewerking. Omvatte haar assortiment aanvankelijk vooral tassen, nu zijn daar ook kleding, accessoires en parfums bijgekomen. Loeuwe's imperium strekt zich uit tot Parijs en New York, maar Nederland staat nog niet op het programma. Gezien de schitterende ontwerpen is dat een gemis. Op nr. 34 vindt u alles in leer voor heren, van jacks en jasjes, tot koffers, attaché's


De beroemde vlooienmarkt El Rastro


Loewe: luxe lederwaren



Mercado Puerto de Toledo: uniek winkelcentrum

en alle accessoires. **ALAMBIQUE**, Plaza de la Encarnación 2, heeft alles om koken en eten tot een feest te maken. Niet alleen het beroemde Spaanse aardewerk, maar ook pannen en potten, glazen, bestek, molens en raspen.

De delicatessenwinkel **OLMEDO**, calle Serrano 74, verkoopt behalve die heerlijke Spaanse worsten en conserven, ook de Madrileense specialiteit 'Licor de Madroño', een bitterzoete likeur gemaakt van de scharlaken vruchten van de aardbeiboom. Deze boom, omhelsd door een hongerig beertje, siert ook het stadswapen.

In december 1988 werd in de voormalige vismarkt, de **MERCADO PUERTA DE TOLEDO**, een uniek winkelcentrum geopend, schitterend van ontwerp, ambitieus van concept. Met 130 winkels, variërend van design, antiek, kunstnijverheid, juweliers en modeontwerpers, een permanente expositieruimte, café's en restaurants, wil dit centrum een 'ontmoetingsplaats zijn van een artistiek verleden met de actieve avant garde, van de kunstenaar met zijn publiek.' Geopend: dinsdag t/m zaterdag van 11.30 tot 21 uur, zondag tot 15 uur.

Een ander gloednieuw shopping centre is **MODA**, ruim 100 winkels (hoofdzakelijk mode) in een witte wereld van glas en marmer. Moda is de meest recente aanwinst van de nieuwe stadswijk AZCA, een futuristisch urbanisatieproject, tegenover het Congrescentrum en op gehoorsafstand van het Bernabéu Stadion. Levendig middelpunt van het complex is het **HOLIDAY INN HOTEL**, Plaza Carlos Trias Bertram 4, tel. 5970102. Een efficiënt hotel, met conferentiezalen, sauna, zwembad en fitness centrum, twee restaurants en 313 kamers vanaf 15.600 pts.


Moda en het Holiday Inn Hotel

Sieraden, keramiek, leren riemen en andere produkten van Spaanse **KUNSTNIJVERHEID**, worden elke zaterdagmiddag omstreeks zes uur uitgestald op het Plaza Santa Ana. En zondagochtend begint in alle vroegte de beroemde vlooienmarkt **EL RASTRO** in de calle Ribera de Curtidores en de omringende zijstraten. Veel tweedehands en afgeprijsde nieuwe kleding, antiek, aardewerk en bonte vogeltjes in sierlijke kooien. Afdingen is gebruikelijk, de aanwezigheid van zakkenrollers maakt waakzaamheid geboden.

Kunst en recreatie

Het **PRADO MUSEUM**, Paseo del Prado (dagelijks, behalve maandag, geopend van 9 tot 19 uur, zondags tot 13.45 uur), huisvest een van 's werelds belangrijkste pinacotheken. In de zomermaanden moet u wel een warm uurtje in de rij staan alvorens de kunstwerken van Spanje's grootste schilders te mogen bewonderen. Ook van Vlamingen als Rubens, Van Dyck en Breughel bezit het Prado indrukwekkende doeken, terwijl onze grote Gouden Eeuwers met werk van Rembrandt, Metsu en Hobbema goed vertegenwoordigd zijn.

Picasso's beroemde **GUERNICA**, met alle voorstudies, is sinds 1981 te zien in het **CASON DEL BUEN RETIRO** (ingang calle de Alfonso XII 28), de oorspronkelijke balzaal van het Buen Retiro Paleis, nu onderdeel van het

De Woon-Werk-Weekend-Wereldauto

SUZUKI

BORN IN JAPAN

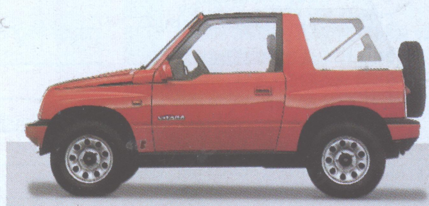
VITARA

JLX

VITARA

Met een Vitara heeft u eigenlijk meer dan één auto. Want hij is in de eerste plaats zeer representatief en biedt u de luxe en het comfort van een limousine. Maar als u wilt schakelt u met één beweging over naar de 4-wiel-aandrijving. En dan beschikt u opeens over een auto met alle leuke kanten van een sportieve terrein-auto. Door die combinatie is een proefrit met de Vitara al een opwindende belevenis. Waarbij u ook raaazend schoon rijdt. Want met z'n pittige 1.6 liter motor met brandstofinjectie en geregelde 3-weg katalysator voldoet de Vitara aan de strengste (Amerikaanse) milieu-eisen. Bovendien is de carrosserie voor het overgrote deel van duurzaam gegalvaniseerd plaatstaal. Zodat u niet alleen veel, maar vooral ook heel lang plezier heeft van deze unieke Woon-Werk-Weekend-Wereldauto.





Vitara Cabrio JLX



Vitara Metal Top JLX



De Suzuki Vitara. Raaazend veelzijdig. Al vanaf f 27.495,-*

*Vitara Commercial JLX, incl. BTW met grijs kenteken, excl. afleveringskosten. Prijs- en specificatiewijzigingen voorbehouden. Afgebeeld de Vitara Metal Top JLX. Wielhoes is extra. Importeur: b.v. Nimag, Postbus 3250, 3274 ZH Heinenoord. Tel. 01862-7911.

Eurotrade… óók internationaal bekend…



Hebt u genoeg tijd om alle kranten en vaktijdschriften te lezen? Dan kunt u EUROTRADE missen.
Het buitenland is dichterbij dan u denkt. Na 1992 kunnen we binnen Europa niet eens meer van „buitenland" spreken.
Daarom vormen de beide maandelijkse Eurotrade uitgaven – „Industrial" en „Asian Computer" – een ideale mogelijkheid om met vele nieuwe afnemers of toeleveranciers in contact te komen.
Deze uitgaven verschijnen in full colour in meerdere taaledities in 14 landen binnen Europa.

EUROTRADE
MONTHLY FOR BUYERS AND EXPORTERS

Zend mij informatie over adverteren in
- ○ Eurotrade Industrial
- ○ Eurotrade Asian Computer

Noteer mij voor een jaarabonnement à f 50,– (incl. btw en verzendkosten) op
- ○ Eurotrade Industrial
- ○ Eurotrade Asian Computer

Naam: ______________________

Firma: ______________________

Straat/postbus: ______________________

Postcode/woonplaats: ______________________

Telefoonnummer: ______________________

Gelieve de bon in een ongefrankeerde enveloppe te zenden aan
Kluwer Technische Tijdschriften bv
Antwoordnummer 7, 7400 VB Deventer.

FD0210







◄ Palacio Real ▲ Picasso's Guernica in Cason del Buen Retiro



Retiropark: flaneren op zondagmiddag

Prado. Het ligt in de bedoeling de Guernica binnen afzienbare tijd te verhuizen naar het **CENTRO DE ARTE REINA SOFIA**, Santa Isabel 52 (dagelijks, behalve dinsdag, geopend van 10 tot 21 uur). Dit voormalige 18e eeuwse hospitaal werd in 1986 omgebouwd tot cultureel centrum. Nu worden in de lange vleugels nog wisselende tentoonstellingen gehouden, maar er zijn vergevorderde plannen om het complex volgend jaar ingrijpend te verbouwen tot een spraakmakend museum voor moderne kunst. De moeite waard is ook de **MUSEUMBOEKWINKEL**, met een fantastische collectie kunst- en fotoboeken en gidsen over de stad.

Het **LAZARDO GALDIANO MUSEUM**, calle Serrano 122 (dagelijks, behalve maandag, geopend van 10 tot 14 uur), herbergt een curieuze collectie plastische kunst. Uniek zijn vooral de vroegste ivoorsculpturen en emaille miniaturen vanaf de Byzantijnse periode. Op de eerste etage van dit neo-klassieke patriciërshuis wedijveren de door Tiepolo beschilderde plafonds met de schijnbaar achteloos geëxposeerde meesterwerken van Rembrandt, Jeroen Bosch, El Greco, Goya en andere grote schilders.

Het uit 1737 daterende **PALACIO REAL**, de voormalige koninklijke residentie aan het Plaza de Oriente, is, op de officiële ontvangstruimtes na, voor het publiek geopend (dagelijks van 10 tot 13 en 16 tot 18.15 uur, zondags van 10 tot 13 uur). Behalve de koninklijke vertrekken bevat het paleis een aantal afzonderlijke musea, zoals het rijtuigmuseum, het munten- en het muziekmuseum. En wie de wandeling door de honderden barokke vertrekken te veel is, kan vanuit de fraaie paleistuinen het imposante exterieur bewonderen.

KLM in Madrid

Boekingskantoor: Gran Via 59, tel: (91) 241 8805/6/7.

vertr-aank/vluchtnr/type/klasse:
Amsterdam-Madrid (dagelijks)
10.05-12.40u KL363 B737 CM

Madrid-Amsterdam (dagelijks)
13.40-16.10u KL364 B737 CM

Aan te bevelen, al was het maar om er te ontbijten in de grote sociëteitzaal of op Madrids mooiste terras, is ook het **CIRCULO DE BELLAS ARTES**, Alcalá 42. In dit levendige kunstcentrum gonst het van de activiteiten: wisselende (foto)exposities, concerten en filmvoorstellingen, bijgewoond door een jong en enthousiast publiek. En op zondagmiddag zijn er de genietingen van het **RETIRO-PARK**, waar Madrileense families flaneren langs de churrosbakker en de boekenstalletjes, waar muzikanten, waarzeggers en acrobaten hun kunsten vertonen en kleine bootjes eindeloos spelevaren in de grote vijver.

Henriette Klautz



FLYING HOLIDAY

Exclusieve vakantieaanbiedingen voor FD-deelnemers

Orlando: Florida

met Walt Disney World, Epcot Center en de beroemde MGM studio's

Holland International biedt u in samenwerking met KLM een zevendaags verblijf aan in Orlando in de staat Florida met aantrekkelijke excursies naar onder meer Walt Disney World, Epcot Center en de beroemde MGM studio's.

U verblijft in het *Golden Tulip Heritage Inn* hotel aan de International Drive in Orlando op basis van logies. Maaltijden zijn niet inbegrepen. In het hotel treft u onder meer een lounge, een bar en een gezellig restaurant de 'Plantation Room' aan. Verder beschikt het hotel nog over een buitenzwembad en een ouderwetse veranda waar de cocktails worden geserveerd. Uw kamer is voorzien van telefoon, kleuren-tv, air-conditioning en u beschikt over een volledig ingerichte badkamer.



Seaworld, orca- en dolfijnenshow


Boven en onder: Golden Tulip Heritage Inn



Uw rondreis ziet er als volgt uit:

Dag 1: Vertrek op donderdag, vrijdag of zondag om 13.35 uur per KL631 (DC-10) non-stop van Amsterdam naar Orlando. Aankomst om 17.35 uur. Vandaar transfer naar The Heritage Inn.

Dag 2: U brengt een bezoek aan *Magic Kingdom,* de wereld van Walt Disney. In 'Adventureland' reist u naar 'The Pirates of the Caribbean' en maakt u een boottocht door het oerwoud. In 'Frontierland' kunt u over en door de 'Big Thunder Mountain' rijden terwijl 'Fantasyland' u de klassieke Disney verhalen laat zien.

Dag 3: Vandaag brengt u een bezoek aan *EPCOT Center,* een zeer bijzondere ervaring. Het symbool van deze droomstad van Walt Disney is Spaceship Earth, een geweldige zilveren wereldbol van 60 meter hoog. Van ver in de ruimte gaat u terug in de tijd van de brontosaurussen. Via 'Future World' gaat u beseffen hoe ver de moderne techniek al is en in 'World Showcase' kunt u de verschillende culturen van onze wereld zien.

Dag 4: 's Morgens brengt u een bezoek aan de studio's van *Metro-Goldwyn-Mayer,* de beroemde filmmaatschappij uit Hollywood. Hier krijgt u een idee hoe een film tot stand komt.

Dag 5: Omdat u ongetwijfeld ogen tekort bent gekomen, heeft u vandaag de tijd om op eigen gelegenheid nog het een en ander in Walt Disney World te bekijken.

Dag 6 en 7: Ter vrije besteding in Orlando, om bij voorbeeld een bezoek te brengen aan *Seaworld* waar onder meer een schitterende orca- en dolfijnenshow wordt gegeven, of naar *Cape Canaveral* te rijden. Beslist de moeite waard is 's avonds een bezoek te brengen aan *Church Street Station.*

Dag 8: De ochtend heeft u ter vrije besteding. In de middag wordt u naar Orlando International Airport gebracht voor de retourvlucht naar Amsterdam. U vertrekt om 19.35 uur per KL632 (DC-10), aankomst op de luchthaven Schiphol om 10.00 uur de volgende dag.

Vertrekdata: Iedere donderdag, vrijdag of zondag naar keuze. De retourvlucht vindt een week later plaats op dezelfde dag.

Prijs: In de periode 2/11/89 t/m 17/12/89 en 4/1/90 t/m 28/1/90 f 2.195,- per persoon. Toeslag voor een eenpersoonskamer f 380,-. In de periode 1/2/90 t/m 30/3/90 f 2.295,- per persoon. Toeslag voor een eenpersoonskamer f 455,-. In de periode 21/12/89 t/m 31/12/89 f 2.495,- per persoon. Toeslag voor een eenpersoonskamer f 455,-.

Bij de reissom is inbegrepen: vliegreis Amsterdam-Orlando vv per KLM/Tourist Class, transfers Orlando luchthaven-hotel vv, 7 overnachtingen op basis van logies, transfers en toegangsbewijzen Walt Disney World op de 2e, 3e, 4e en 5e dag.

Niet inbegrepen: reis- en annuleringskostenverzekering, maaltijden, fooien en luchthavenbelasting à f 29,- per persoon.



Reserveringen via uw KLM-agent of bij Holland International, tel. 070-614561, (code: 89Y-USMCO MMP 'Micky Mouse Package') op vertoon van uw FD-kaart of onder vermelding van uw FD-nummer.

Op deze arrangementen zijn de Algemene Reisvoorwaarden van de ANVR van toepassing.


Davidoff
Davidoff

■ Ja, stuur mij omgaand geheel vrijblijvend alle informatie over de 12 voordelen van het IAPA lidmaatschap

NAAM: .... M/V

BEDRIJF: ....

STRAAT: ....

POSTCODE: ....

PLAATS: ....

TELEFOON: ....

AANTAL ZAKENVLUCHTEN PER JAAR: ....



IAPA INTERNATIONAL AIRLINE PASSENGERS ASSOCIATION

Westblaak 92 - 3012 KM Rotterdam - tel 010 - 4333777

RDS 3107

EEN POSTZEGEL
IS NIET NODIG.

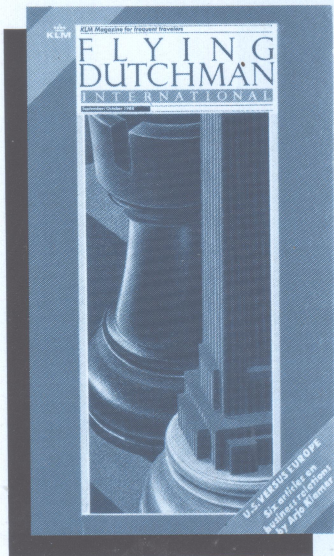
IAPA INTERNATIONAL AIRLINE PASSENGERS ASSOCIATION

Antwoordnummer 5178

3000 VB Rotterdam



Belangrijk voor u zelf en ... een ideaal relatiegeschenk!



■ Leer mij ze kennen ...

De Amerikaanse 'way of life' lijkt voor ons Europeanen geen geheimen te hebben zoals omgekeerd Amerikanen denken in de Oude Wereld hun weg wel te weten. Maar de ervaring leert dat het verschil in cultuur tussen Amerika en Europa vaak niet wordt onderkend. Vaak worden zakelijke contacten door deze vergeten factor ondermijnd en raken tenslotte definitief verstoord.
Arjo Klamer, als econoom in beide culturen gegroeid en gevormd, schreef een serie essays, waarin hij op een originele manier de vaak subtiele verschillen blootlegt en verklaart. Daar-

mee geeft hij de lezer, hetzij Europeaan of Amerikaan, de gouden sleutel in handen om de zakelijke en persoonlijke relaties wederzijds tot een succes te maken.

Speciale aanbieding

Flying Dutchman publiceert deze essays, waarvan u het laatste in dit nummer aantreft, nu in boekvorm in de originele Engelse versie.
U kunt deze fraaie pocket van 84 bladzijden bestellen door inzending van een Eurocheque à f 10,- of veelvoud daarvan naar gelang het aantal gewenste exemplaren, duidelijk voorzien van uw naam en volledig adres aan Multi Media International, t.a.v. Paulien Schoof, Postbus 71160, 1008 BD Amsterdam. De toezending geschiedt franco.
Deze aanbieding is geldig tot 15 november 1989, zolang de voorraad strekt!

Unieke aanbieding

De Wereld van KLM in 24 uur

KLM

Op de zeventigste verjaardag van KLM ontvangt elke employé een exemplaar van het unieke jubileumboek

De Wereld van KLM in 24 uur

waarvan u in dit nummer van Flying Dutchman al een voorproefje vindt.
Zeventig Nederlandse fotografen brengen een dag in het leven van KLM in beeld en tonen de actualiteit van ons dynamische bedrijf in al zijn boeiende facetten. Het is het grootste foto-project ooit in Nederland uitgevoerd.

Speciale aanbieding

De Wereld van KLM in 24 uur is een royaal boek, geheel in kleur uitgevoerd op een formaat van 21,5x30,5 cm, gebonden in KLM-blauwe band en maar liefst 260 pagina's dik.
Flying Dutchman heeft een beperkt aantal van deze boeken tegen een speciale prijs voor zijn lezers kunnen reserveren.
U kunt dit waardevolle werk bestellen door f 50,- over te maken op postgironummer 9229 ten name van Medianet te Haarlem, onder vermelding van 'KLM Boek' en de gewenste taalversie: Nederlands of Engels. Het boek wordt u franco toegezonden.